BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 kwietnia 1936 r. | NR. 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — **Cennik** ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Port szczeciński

Na 50,6 miljonów ton towarów przeładowanych we wszystkich portach Niemiec, w roku 1935, na Szczecin przypadło 6,07 miljonów ton, czyli 12%, niemniej pośród portów niemieckich na Bałtyku port w Szczecinie zajmuje stanowisko przodujące. Pomyślne położenie u ujścia Odry, zdatnej do nawigacji na bardzo długiej wgłąb kraju przestrzeni, obszerne zaplecze o wysokim poziomie konsumcji ze stolicą państwa — Berlinem, na czele, wysoka kultura rolna szerokich połaci Pomorza Pruskiego, wreszcie poważny rozwój przemysłu w samym porcie i w mieście portowem — Szczecinie, wszystko to składało się przez długi szereg lat na ugruntowanie tego przodującego stanowiska. Położony o blisko 70 km. do otwartego morza port szczeciński posiada wszystkie cechy charakterystyczne portu rzecznego, ze wszystkiemi takiego portu dodatniemi i ujemnemi cechami gospodarczo-technicznej natury.

Zewnętrznie port szczeciński uderza swemi rozmiarami. Ciągnące się długiemi kilometrami nabrzeża wzdłuż biegu Odry są wykorzystane przedewszystkiem dla komunikacji śródlądowej i dla rozmieszczenia licznych zakładów przemysłowych i instalacyj, obsługujących mocno rozwinięty handel rybny. Fakt, że na całej tej przestrzeni głębokość rzeki sięga 9 metrów, zapewnia nawigację okrętom o znacznem zagłębieniu. Lecz główny ruch portowy i przeładunek towarów z okrętów do magazynów, względnie na mniejsze statki odbywa się w licznych basenach i kanałach, wykopanych na terenach, przylegających bądź to bezpośrednio do Odry bądź też połączonych z nią dłuższemi kanałami. Przy objeździe portu szczecińskiego łatwo daje się skonstatować nieograniczoną wprost możliwość dalszej rozbudowy basenów i kanałów, względnie poczynienia wszelkiego rodzaju udogodnień komunikacyjnych wewnątrz portu. Jest to możliwe dlatego, że bardzo znaczne przestrzenie, zwłaszcza na prawym brzegu Odry mogą być dla celów portowych wykorzystane, stanowią bowiem w chwili obecnej bądź to obszerne pastwiska, bądź też zarośla, rozrzucone na wielkiej płaszczyźnie. Możliwość dokonania rozbudowy i ulepszeń komunikacyjnych znalazła swój wyraz w budowie w latach ostatnich kanału, kilkukilometrowej długości, dającego możność okrętom, załadowanym towarami masowemi, jak przedewszystkiem węgiel i ruda, przejścia do wyznaczonych na przeładunek tych towarów basenów z ominięciem najruchliwszych części portu, położonych wzdłuż łożyska Odry.

Wspomniane obszary pozwoliły również na najbardziej celowe umieszczenie strefy wolnocłowej wraz z licznemi magazynami i urządzeniami przeładunkowemi. Gdy mowa o urządzeniach portowych w tej części portu, to wskazać przedewszystkiem wypadnie na olbrzymi wielopiętrowy magazyn, zaopatrzony w liczne windy wewnętrzne i krany, który może być przystosowany do przechowywania różnorodnych towarów. W zmieniającej się w czasach ostatnich konjunkturze przeładunkowej, możność tego rodzaju przystosowania magazynów nabiera wielkiego znaczenia. W danym wypadku, naprzykład, wspomniany magazyn, pierwotnie przeznaczony dla drobnicy, w okresie zmniejszenia jej przeładunku w pełnej mierze wykorzystany być może i faktycznie jest wykorzystany do przechowywania znacznych ilości zboża, przeładunek którego jest uskuteczniany za pomocą stałych i pływa-

jących elewatorów pneumatycznych lub taśmowych.

Najbardziej imponującym nabytkiem ostatnich czasów w porcie szczecińskim jest dopiero co wykończony silos zbożowy, obliczony na przechowanie 45.000 ton zboża. Olbrzymi ten budynek o 9 do 14 kondygnacjach zaopatrzony został we wszystkie najbardziej nowoczesne i doskonałe pod względem technicznym urządzenia do przeładunku zboża z wagonów kolejowych, jego oczyszczenia i rozmieszczenia w odpowiednich komorach. Centrala silosu tego daje możność skontrolowania w każdej chwili, za pomocą instalacji elektrycznej, pracy w każdej komorze, jak również i ustalenia w niej temperatury, odpowiedniej dla konserwacji, co ze swej strony gwarantuje uniknięcie zagrzania zmagazynowanych zapasów zboża. Przez budowę wspomnianego silosa kosztem 6 miljonów marek niemieckich jakby został podkreślony charakter portu szczecińskiego w zakresie przeładunku i handlu zbożowego Niemiec w tej części Bałtyku. Jak wykazują liczby statystyczne lat ostatnich przeładunek zboża wynosił okrągło około ½ milj. ton rocznie (w r. 1934 — 561 tys. ton) — (pszenica, żyto, jęczmień i owies), stanowiąc w ten sposób blisko 10% całego obrotu towarowego w porcie.

Wogóle pod względem przeładunku towarów Szczecin przedstawia dość interesujące a zarazem charakterystyczne zjawisko. Przeważają tu bardzo znacznie towary masowe: i tak na wejściu rudy, fosfaty, nasiona oleiste, papierówka, oleje mineralne i węgiel kamienny, stanowiąc 76% całego przywozu: na wyjściu zaś zboże, mąka, węgiel kamienny i koks oraz cukier, 78% całego wywozu.

Część tych masowych artykułów w przywozie stanowi surowiec dla poważnie reprezentowanego w porcie przemysłu.

Do najbardziej imponujących zakładów przemysłowych zaliczyć należy fabrykę papieru Feldmühle, należącą do największych tego rodzaju przedsiębiorstw na kontynencie, (stąd przywóz papierówki około 200 tys. ton rocznie); dalej Olejarnię (przywóz nasion oleistych również około 200 tys. ton rocznie), Stocznię-Oderwerke — (przywóz wyrobów z żelaza walcowego — około 150 tys. ton rocznie) i szereg innych zakładów przemysłowych. Ten rozwój przemysłu w Szczecinie zapewnia portowi poważne obroty, a spodziewać się również należy i odpowiednie zyski.

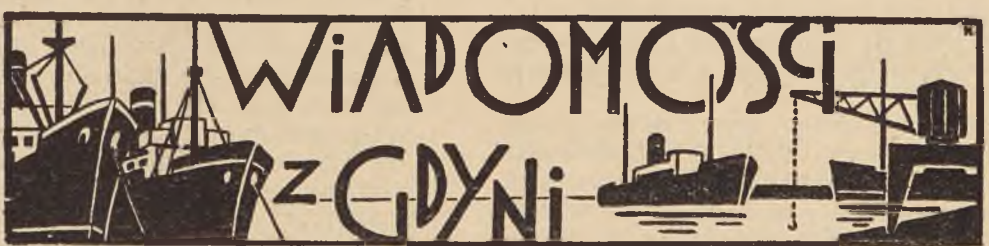
Nie sposób jest w krótkim artykule wyczerpująco przedstawić całokształt charakterystyki portu o tak skomplikowanej strukturze, jakim jest Szczecin, podkreślić można jedynie momenty najważniejsze. Z tego punktu widzenia wychodząc, wspomnieć należy o wpływie, jaki na położenie portu szczecińskiego wywrzeć może zakończenie budowy tak zwanego Mittellandkanal, kanału śródlądowego, mającego stworzyć połączenie Berlina drogą wodną z zagłębiem węglowem. Poważne ilości węgla, przybywające do Szczecina drogą morską z innych portów niemieckich przeładowywane są na mniejsze statki lub wagony kolejowe dla dalszego transportu do stolicy kraju. Istnieją poważne podstawy do mniemania, iż z chwilą otwarcia kanału śródlądowego jeśli nie całkowicie, to w bardzo znacznym stopniu ładunki węgla ominą port w Szczecinie; trudno już teraz powiedzieć, w jakich rozmiarach wspomniany kanał wpłynie na uszczuplenie przeładunku innych towarów. Stwierdzić jednak należy, że zagadnienie to jest przedmiotem poważnych studjów a może poniekąd i trosk.

Lecz sprawa ta jest dopiero sprawą bliższej lub dalszej przyszłości, w dobie obecnej, jak potwierdzają liczby, port szczeciński jest w stadjum rozwoju swych obrotów, wzrastają one regularnie z roku na rok (r. 1933 — 4.462 tys. ton; r. 1934 — 5.724 tys. ton; r. 1935 — 6.071 tys. ton), osiągając niemal poziom pomyślnych lat z przed wojny (r. 1913 — 6.245 tys. ton). Rola portu szczecińskiego wzrasta również w związku z rozwojem komunikacji drogą morską z innemi portami Niemiec, a zwłaszcza komunikacji z Królewcem, na co do pewnego stopnia wywiera wpływ sytuacja, wytworzona na tle rozrachunków pomiędzy kolejami polskiemi a kolejami Rzeszy Niemieckiej za tranzyt do Prus Wschodnich.

Komunikacja morska pomiędzy Gdynią a Szczecinem nie przybrała, jak wiadomo, poważniejszych rozmiarów, istniało natomiast pomiędzy temi portami współzawodnictwo w odniesieniu do przeładunku towarów tranzytowych do innych krajów środkowo - europejskich, zwłaszcza do Czechosłowacji. Wydaje się, że we współzawodnictwie tem dojrzeć można istnienie pewnych cech podobieństwa z współzawodnictwem pomiędzy węglem polskim a angielskim na rynkach skandynawskich. Sprawa ta znalazła pomyślne rozwiązanie na drodze wzajemnego porozumienia się stron zainteresowanych. Być może, że współzawodnictwo w odniesieniu do ładunków tranzytowych pomiędzy Szczecinem a portami polskiego obszaru celnego będzie mogło również znaleźć rozwiązanie na drodze wzajemnego porozumienia, należy jednak pod tym względem mieć na uwadze, że w tej sprawie punkt ciężkości nie leży tylko w porozumieniu pomiędzy portami, lecz wchodzi tu w grę przedewszystkiem czynnik inny, a mianowicie koleje obu państw.

Uwagi powyższe powstały na tle rewizyty w Szczecinie przedstawicieli Izby naszej w osobach p. Radcy Juljana Rummla i niżej podpisanego oraz przedstawicieli Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu w osobach p. Prezesa Kałamajskiego i Dyrektora Waschko jak również przedstawiciela Dyrekcji Targów Poznańskich prof. bar. Roppa.

Wspomniane osoby doznały ze strony Szczecińskiej Izby Przemysłowo - Handlowej oraz Dyrekcji Portu Szczecińskiego jaknajbardziej gościnnego przyjęcia. W ciągu dwóch dni miały one możność szczegółowo zwiedzić port i miasto Szczecin, oraz szereg zakładów przemysłowych a w rozmowach z przedstawicielami życia gospodarczego Szczecina poruszyć szereg interesujących zagadnień. Spodziewać się należy, że stosunki zadzierżgnięte podczas zeszłorocznej wizyty w Polsce przedstawicieli sfer gospodarczych Szczecina ze sferami gospodarczemi Poznania i Gdyni przez obecną rewizytę zostały ożywione ku obopólnemu pożytkowi. *L. G.*



POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

Dnia 26 marca 1936 r. odbyło się pod przewodnictwem p. Radcy J. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej naszej Izby.

Podczas posiedzenia tego Komisja zaznajomiła się z wyłaniającym się projektem budowy kanału pomiędzy Zatoką Pucką a otwartem Morzem z ujściem w miejscu budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Komisja doszła do wniosku, że budowa tego rodzaju kanału mogłaby się przyczynić do podniesienia gospodarczego miejscowości, położonych w głębi Zatoki Puckiej, oraz ułatwić rybołówstwo na morzu otwartem dla rybaków. osiadłych nad brzegami Zatoki.

Następnie Komisja wysłuchała sprawozdania wyłonionej przez siebie Podkomisji do rozpatrywania spraw wynikłych na tle interpretacji zwyczajów i uzansów w handlu morskim. Komisja uznała za konieczne wzmożenie prac w kierunku przeprowadzenia studjów nad uzansami, stopniowo wytwarzającemi się w porcie gdyńskim, ich rejestracją i właściwą interpretacją, jak również i nad dokładnem ustalaniem znaczenia terminologji, używanej w handlu morskim.

Dalej Komisja określiła rodzaj czynności. wchodzących w zakres zawodu ekspedytorskiego i wreszcie rozpatrzyła wnioski o zaprzysiężenie rzeczoznawców portowych dla towarów kolonjalnych i śledzi solonych. Komisja stwierdziła przytem, iż w porcie gdyńskim odczuwa się brak dostatecznej ilości kompetentnych rzeczoznawców w tych branżach handlu portowego.

DOROCZNE WALNE ZGROMADZENIE ZWIĄZKU GDYŃSKICH EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH.

W dniu 24 marca odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych. Na przewodniczącego Zgromadzenia jednogłośnie powołany został p. Kazimierz Mucha, naczelny dyrektor f. Pantarei. Następnie prezes Związku p. Dyrektor Lucjan Byczkowski złożył sprawozdanie z działalności Związku w roku sprawozdawczym, zaś p. Neumark z ramienia Komisji Rewizyjnej przedstawił sprawozdanie kasowe. Po wysłuchaniu obu sprawozdań Walne Zgromadzenie jednomyślnie uchwaliło udzielić ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

W wyniku zarządzonych następnie wyborów do władz Związku na członków Zarządu wybrani zostali pp. Lucjan Byczkowski, Władysław Gieysztor, Mieczysław Lipiński, Franciszek Marszał i Ludwik Rotstat.

W łonie obranego Zarządu na prezesa ponownie został powołany p. Lucjan Byczkowski. Równocześnie Zarząd dokooptował do Zarządu trzech nowych członków, a mianowicie pp. Marcjana Bieleckiego, Leona Holzera i Henryka Krupskiego. Zastępcami członków Zarządu wybrani zostali pp. Alfred Jaeger i Bohdan Kossowski, zaś do Komisji Rewizyjnej pp. Paweł Neumark, Tadeusz Minkiewicz i Teofil Gogółka, wreszcie do Sądu Związkowego wybrani zostali pp. Władysław Henschel i Zdzisław Żegiestowski, jako członkowie i p. Kazimierz Nikleniewicz jako zastępca.

Po dokonaniu przyjęcia jednogłośnie dwóch nowych członków Związku a mianowicie firm Ankerlager i Warrant oraz załatwieniu kilku spraw podniesionych w wolnych wnioskach Walne Zgromadzenie zostało zakończone.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU ARMATORÓW POLSKICH.

27 marca odbyło się Doroczne Walne Zebranie Członków Zw. Armatorów Polskich pod przewodnictwem p. Inż. Napoleona Korzona, Prezesa Rady Interesantów Portu Gdyńskiego. Walne zgromadzenie wysłuchało sprawozdania Zarządu Związku z działalności w ciągu roku ubiegłego, przyjęło go do wiadomości, a następnie udzieliło dotychczasowemu Za-

rządowi absolutorjum. Następnie odbyły się wybory Zarządu Związku na rok 1936. Prezesem Związku ponownie wybrany został p. Dyrektor Feliks Kollat, zaś wice-prezesem p. dyrektor Aleksander Leszczyński. Na członków Zarządu powołano pp.: Czajewskiego, Dra Darskiego, K. Jaeynicza i Raszewskiego, zaś na zastępców członków Zarządu pp. Fink Finowicki i Wł. Tokarski.

URUCHOMIENIE PRZEDSTAWICIELSTWA KOLEI POLSKICH ORAZ PORTÓW GDYNI I GDAŃSKA W RUMUNJI

W ubiegłym miesiącu uruchomione zostało Przedstawicielstwo Kolei Polskich oraz Portów Gdyni i Gdańska w Bukareszcie. Kierownikiem powyższej placówki został p. mgr Matoga. Biura przedstawicielstwa mieszczą się przy konsulacie polskim, pod następującym adresem: Bukareszt — Bucuresti Strada Polona 27 Consulat de Pologne. Przedstawicielstwo udziela wszelkich informacyj w sprawach możliwości kierowania transportów na porty w Gdyni i Gdańsku.

Z Okręgu Izbowego.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW W BYDGOSZCZY,

W dniu 25 marca br. odbyło się Roczne Walne Zebranie Związku, które zagaił Prezes Dr Kasperowicz, oświetlając obecną sytuację naszego przemysłu, szczególnie po odbytej naradzie gospodarczej. Rok obecny będzie od Związku wymagał conajmniej takiej samej pracy, jaką wykonał w roku sprawozdawczym, a to z uwagi na konieczność całkowitego przełamania nieprzychylnego nastawienia wobec przemysłu, szczególnie ze strony organów wykonawczych i niespotykanego biurokratyzmu.

Dr Palicki przedstawił Walnemu Zebraniu sprawozdanie z działalności Związku w roku ubiegłym, poddając ocenie zebranych wszelkie podjęte prace, których terminowe wykonanie z powodu różnych wydarzeń niejednokrotnie przekraczało siły skromnego biura Związku. Temu szczególnie dał wyraz w swem sprawozdaniu skarbnik Związku, dyr. Sokołowski, stwierdzając, że wydatki Związku są tak minimalne w porównaniu do rezultatów działalności Związku, że z pewnością zasobniejsze organizacje gospodarcze nie mogą pochwalić się większemi. W związku z tem zaapelował Skarbnik do wszystkich zrzeszonych firm, aby w *interesie tutejszego przemysłu* i w celu wzmocnienia jedynej organizacji przemysłowej *postarały się zwerbować nowych członków dla Związku z pośród dostawców lub odbiorców zakładów przemysłowych terenu działania Związku.*

O ile chodzi o sposób określenia wysokości składek na rzecz Związku, powzięto następującą uchwałę:

„Roczne Walne Zebranie zgodnie z § 8 pkt. d) statutu Związku postanawia utrzymać dotychczasową zasadę w zakresie ustalania wysokości składki, polegającej na tem, że podstawą jest dobrowolne określenie wysokości składki przez członka, złożone na piśmie, a zatwierdzone przez Zarząd Związku, któremu przysługuje prawo na podstawie pisemnego wniosku obniżenia składki, a w razie potrzeby lub uznania także jej podwyższenia, przeciwko czemu przysługuje członkowi prawo odwołania się do Rady Związku, załatwiającej odnośny wniosek ostatecznie".

W dyskusji nad działalnością władz Związku Walne Zebranie wyraziło serdeczne podziękowanie Prezesowi Związku, Dr. Kasperowiczowi, za jego tak owocną 5-cioletnią ofiarną i bezinteresowną pracę na stanowisku Prezesa, wyrażając jednocześnie prośbę, aby był łaskaw z tą samą energją i wytrwałością przewodniczyć nadal Związkowi, ku ogólnemu dobru przemysłu pomorsko-nadnoteckiego. Podziękowanie złożono także Sekretarjatowi, a w szczególności Dyrektorowi Związku. Temsamem Walne Zebranie dało wyraz, że całkowicie się solidaryzuje z kierunkiem pracy Związku, nie mając w tym względzie najmniejszych zastrzeżeń.

Chcąc nasuwające się zagadnienia przemysłowe rozpatrywać możliwie wszechstronnie, postanowiono na wniosek Zarządu rozszerzyć skład Rady Związku do 25-ciu przedstawicieli zrzeszonych firm. Uchwałą Walnego Zebrania do Rady weszli pp.: Dr Kasperowicz, inż. Namysłowski, inż. Ciszewski, inż. Tołłoczko, Sokołowski, Heinke, Häusler, inż. Mieczkowski, Piliński, inż. Zawadzki, Wiese, Millner, inż. Tymowski, Pawłowski, Piradoff, inż. Dziedziul, Kukliński, inż. Skwierczyński, Dzięciołowski, plk. Naganowski, Rychter, Hechliński, Frost, Dr Śliwiński, inż. Dziembowski.

Komisję Rewizyjną wybrało Walne Zebranie w składzie następującym: Wiese, Häusler, Strzyżowski, Piliński i inż. Piecek.

Po wyborze powyższych władz Walne Zebranie w dyskusji nad budżetem, który ze względu na swą szczupłość hamuje niejednokrotnie działalność Związku, doszło do przekonania, że wykonywana przez Związek praca jest dla członków tak doniosła, że w obecnej sytuacji nie może być krępowana oszczędnościami. W związku z tem zwraca się Walne Zebranie z apelem do zrzeszonych firm, aby:

1. nie zalegały ze składkami, a istniejące zaległości możliwie jaknajwcześniej pokryły.
2. zrewidowały wysokość płaconych na rzecz Związku składek i z uwagi na znacznie rozszerzoną działalność Związku, oraz konieczność kontynuowania pracy w bieżą-

cym roku w rozmiarach zeszłorocznych. podwyższyły dobrowolnie w miarę możności na przeciąg bieżącego roku swoje składki. Przy tej okazji jednocześnie serdecznie dziękujemy tym firmom, które w uznaniu prac Związku już podczas Walnego Zebrania, lub w międzyczasie podwyższyły płaconą składkę o 50%,

3. czuły się ze Związkiem jaknajściślej związane, utrzymywały z nim stały kontakt, informowały go o wszelkich przejawach, oraz przyczyniły się do zainteresowania Związkiem reszty firm niezorganizowanych.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy następujące: Przysposobienie Gospodarcze. Przysposobienie Wojskowe Kobiet, oraz obciążenie zakładów przemysłowych z powodu popierania zalecanych przez władze pism, wydawnictw lub organizacyj.

Jeżeli chodzi o Przysposobienie Gospodarcze, a więc deklarowanie praktyk dla studjującej młodzieży, Walne Zebranie wypowiedziało się za poparciem tej akcji. Ze względu jednak na spodziewaną reorganizację Przysposobienia Gospodarczego, wyda Związek w odpowiedniej chwili bezpośrednio po zdecydowaniu projektowanych zmian okólnik ze szczegółowem wyjaśnieniem tej sprawy.

Przysposobienie Wojskowe Kobiet, zalecane przez inspektorów pracy, i polegające na tem, że zakłady przemysłowe, zatrudniające kobiety. mają zgodzić się na zaangażowanie instruktorki, któraby codziennie w pewnych godzinach odwiedzała wszystkie zainteresowane fabryki i przez 15 minut w czasie przerwy prowadziła gimnastykę, spotkało się ze sprzeciwem. W projektowanej przez omawianą organizację formie odnośna akcja nie jest możliwą do przeprowadzenia. Rola zakładów przemysłowych w tej akcji może ograniczyć się tylko do wydania zatrudnionym kobietom zalecenia, aby po ukończonej pracy, w czasie wolnym od zajęć, zbierały się na wskazanem miejscu i tam pod dozorem instruktorki uprawiały gimnastykę. Nie może być jednak żadnej mowy o tem, aby gimnastyki kobiet urządzać na terenach fabrycznych i w czasie godzin pracy. Również nie może się przemysł godzić na angażowanie instruktorki na ich koszt. Zainteresowanym firmom poleca się dlatego, otrzymane zalecenia inspektorów pracy przesłać Związkowi i zlecić mu załatwienie tej sprawy.

W sprawie obciążeń przemysłu na rzecz zalecanych przez władze wydawnictw lub organizacyj Walne Zebranie postanowiło rozesłać zrzeszonym firmom załączone pismo, które należy wywiesić w poczekalni lub na widocznem miejscu w biurze. Pozatem powzięło Walne Zebranie w tej sprawie następującą uchwałę: „Walne Zebranie postanawia nie udzielać materjalnego poparcia w jakiejkolwiek formie kwestarzom lub akwizytorom zamiejscowych organizacyj lub wydawnictw bez pisemnego zaświadczenia Związku, podpisanego przez Prezesa i Dyrektora.“



WZROST OBROTÓW TOWAROWYCH W PORTACH NIEMIECKICH NA BAŁTYKU.

Dane statystyczne o obrotach portów niemieckich na Bałtyku nie są jeszcze opublikowane we wszelkich szczegółach, niemniej jednak już obecnie stwierdzić można na podstawie liczb ogólnych, że obroty tych portów w roku 1935 wzrosły w porównaniu do roku poprzedniego o 7%, wynosząc 12.992 tys. ton.

Pośród portów niemieckich na Bałtyku czołowe miejsce zajmują obroty portu w Szczecinie, które wyniosły w roku 1935 6.066 tys. ton, następnie idzie port w Królewcu — 2.843 tys. ton, dalej port Lubeki — 1.651 tys. ton, Kilonja — 477 tys. ton, Stoplmünde - Rügenwalde — 402 tys. ton, Rostok — 394 tys. ton i wreszcie Sassnitz — 356 tys. ton. na resztę drobnych portów przypadło 1.160 tys. ton.

Zaznaczyć przytem wypada, że w obrotach portów niemieckich na Bałtyku odgrywają poważną rolę przewozy pomiędzy poszczególnemi portami w obrocie towarowym wewnętrznym. Obroty te w szczególności przedstawiają się dosyć poważnie pomiędzy Szczecinem a Królewcem.

PORTY HAIFA I JAFFA W OSTATNICH CZTERECH LATACH.

„Palestyna i Bliski Wschód“, organ Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w marcowym zeszycie podaje ciekawą statystykę rozwoju ruchu okrętowego i towarowego w portach Palestyny, Jaffie i Haifie w ostatnich czterech latach. Uderzające są dwa zjawiska: szybszy rozwój Haify od Jaffy, oraz olbrzymia przewaga wagowa importu nad eksportem w obu portach palestyńskich.

Obrót tonażu w obu portach przedstawiał się w ostatnich czterech latach następująco: (w tysiącach ton rej. netto)

Haifa: 1932 — 1.733, 1933 — 2.682, 1934 — 3.469, 1935 — 4.901.

Jaffa: 1932 — 1.529, 1933 — 2.041, 1934 — 2.454, 1935 — 2.407.

Jak widać w ostatnim roku obrót tonażu okrętowego w Jaffie nawet się zmniejszył względem roku poprzedniego. Jaffa jako port ma być nieracjonalnie wybudowana.

W roku 1935 ruch okrętowy wzrósł pod względem tonażu o 23,4%. Udział Jaffy w ogólnym ruchu tonażu zmalał z 41% w 1934 r. do 33% w roku 1935.

Dysproporcja pomiędzy przywozem i wywozem w portach palestyńskich nie zmniejsza się w ostatnich latach, a w Jaffie nawet wzrasta. Stosunek eksportu do importu był w Haifie w r. 1932: (w tysiącach ton) 34 do 273. w r. 1935: 138 do 787, w Jaffie w r. 1932: 107 do 221, w r. 1935: 172 do 403.

STATKI Z JEDNYM MASZTEM — NIEBEZPIECZNE WE MGLE.

Według przepisów międzynarodowych statek poruszający się we mgle winien podawać jeden długi dźwięk co dwie minuty i gdy posłyszy nawprost przed sobą sygnał innego statku, to oba statki winny, o ile okoliczności na to pozwalają, zatrzymać maszyny i następnie nawigować z ostrożnością, aż do chwili minięcia niebezpieczeństwa.

W referacie wygłoszonym przed London Insurance Institute p. E. E. Wilson omawiał szczegóły takiej sytuacji, zaznaczając, że teoretycznie obydwa statki winny pozostawać po zatrzymaniu maszyn nieruchomo, o ile nie rozpoznają położenia i zamiarów drugiego statku. A gdy powezmą decyzję bez rozpoznania, to przejmują na siebie całkowitą lub chociażby częściową odpowiedzialność za mogące nastąpić zderzenie.

Przy słabem rozpoznaniu statku we mgle, lub w nocy, w ostatnim czasie zachodzi dodatkowa trudność, na skutek zaprowadzenia statków, nawet większych, mających tylko jeden maszt (przedni). Szczytowe światło lub zarys drugiego masztu i zmiana odległości między masztami wzgl. ich światłami stanowią materjalny dowód pozycji innego statku i zmiany kąta jego kursu względem swego statku, pozwalając obrać jaknajwcześniej decyzję co do swego własnego kursu.

NOWY PŁYWAJĄCY DOK W HELSINKACH.

Sandvikens Skepsdocka & Mek. V. w Helsinkach sprzedaje istniejący dok pływający i sprowadza z Anglji inny, większy, o nośności 3.500 ton.

WSPÓŁPRACA ŻEGLUGI Z HANDLEM I PRODUKCJĄ SUROWCÓW.

Żegluga skandynawska zawsze ostro występowała przeciwko polityce subwencyj dla towarzystw żeglugi. Zasobna w kapitały żegluga linjowa duńska, również należy do typu żeglugi w żadnym stopniu (pomijając opłaty za przewozy poczty) nie subwencjonowanej. — Wschodnio-Azjatycka Kompanja (Det Oestasiatiska Kompagni) w Kopenhadze, mająca przed wielką wojną możnych akcjonarjuszy i rozległe stosunki, obecnie może więcej niż wówczas jest godna uwagi z punktu widzenia gospodarczego, gdyż istotnie daje sobie radę całkiem samodzielnie w tak trudnych dla żeglugi kryzysowych latach. Dzięki dobrej gospodarce kapitały D. O. K. nie topnieją i towarzystwo w stanie jest nawet wypłacać pewną dywidendę (1935 r. — 5 procent, 1934 r. — 6 procent).

Na tę sprawę rzucają właściwe światło enuncjacje prezesa rady towarzystwa radcy stanu H. N. Andersena, który na rocznem zebraniu członków omawiał pracę przedsiębiorstwa.

Otóż według zdania prezesa towarzystwa rozwija się ono nadal pomyślnie dzięki temu, że dobrze przystosowało się do zasady dzisiejszych czasów, która głosi, że nie handel kroczy za banderą, lecz że przeciwnie, bandera kroczy za handlem.

Znaczy to w odniesieniu do towarzystwa żeglugowego to, że o ile chce ono mieć przewozy, to musi je sobie samo stworzyć a nie czekać na ładunki w swobodnej konkurencji z innemi linjami. Zdaniem p. Andersena D. O. K. sama wytworzyła poważny handel o charakterze handlu światowego.

„Pewne artykuły surowcowe, które obecnie mają znaczny obrót, nie stanowiły źródeł i zapasów handlu światowego 40 lat temu, jednakże artykuły te stopniowo stały się niezbędnemi dla ogółu. Organizacja D. O. K. składa się ze serji współpracujących jednostek, mających za zadanie produkcję, zakup, transport, fabrykację przemysłową i sprzedaż, a wszystkie te czynności zakrojone są na dyspozycjach długoterminowych.

Bób soja naprzykład rozwinął się już za życia kompanji na jeden z poważniejszych artykułów międzynarodowego handlu i sprzedaż jego winna być rozplanowana w stosunku do pory zbiorów i warunków transportu w macierzystym kraju soji, Mandżurji. Następnie odbywa się przewóz soji i fabrykacja gotowych produktów użytku, co wymaga długotrwałych procesów.

Orzeszki ziemne w ostatnich czasach stały się również podstawowym surowcem światowym: towarzystwo kupuje je w Chinach i Indjach i sprzedaje w innych częściach świata. Ceny kopry na początku bieżącego stule-

cia były czynnikiem, który pobudził D. O. K. do założenia własnych plantacyj palm kokosowych.

Całkowity obrót towarowy towarzystwa sięga 1.600.000 ton rocznie. co nawet przy obecnych niskich cenach rynkowych stanowi wartość 300 miljonów duńskich".

Od roku 1912 towarzystwo zaczęło wprowadzać na swych dalekich linjach i przy przewozach surowców motorowce, zaprowadzając przez to znaczne oszczędności na paliwie. Obecnie towarzystwo pracuje samemi motorowcami. Tylko ostatnie lata odznaczają się niską dywidendą: w poprzednich latach przeciętna dywidenda wynosiła 14.5 proc.

Te dane nasuwają szereg ciekawych refleksyj, dotyczących nietylko prowadzenia towarzystw żeglugowych i ich subwencjonowania, ale i spraw polityki surowców, polityki kolonjalnej, ścisłej współpracy eksportu i importu z żeglugą i t. d.

Bądź co bądź organizacja handlowo-żeglugowa tego typu co D. O. K. odczuwa dotkliwie skutki prądów autarkicznych i reperkusji handlu kompensacyjnego w dziedzinie przewozów morskich. Może dla warunków dzisiejszych nie ta forma, lecz jakaś inna, — organizacji towarzystwa żeglugowego, jest najwłaściwsza?

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

MOŻNOŚĆ FAKTUROWANIA TOWARÓW WYWOŻONYCH DO NIEMIEC W DOWOLNEJ WALUCIE.

W związku z sygnalizowanemi przez niektórych eksporterów polskich przy wywozie do Niemiec trudnościami na tle wystawiania faktur za towary i to w tym sensie, że importerzy niemieccy mają żądać wystawiania faktur w walucie niemieckiej, co w razie dewaluacji marki grozi stratami, nadmienić należy, iż w myśl polsko - niemieckiej umowy handlowej z dnia 4 listopada 1935 roku eksporter polski może dowolnie wybierać walutę, w której zamierza fakturować towar. Wybór tej waluty zależy wyłącznie od porozumienia eksportera polskiego z importerem niemieckim.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA NA TOWARY IMPORTOWANE Z SAN DOMINGO, KUBY I EKWADORU W KRAJU POCHODZENA TOWARU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że datę wejścia w życie zarządzenia o zaopatrywaniu pozwoleń na prawo przywozu towarów zakazanych do przywozu a pochodzących z San Domingo, Kuby i Ekwadoru w stempel:

„Ważne tylko po przedłożeniu świadectwa pochodzenia, wystawionego w kraju pochodzenia" — przesuwa się z 1 maja rb. na 1 czerwca rb.

Od 1 czerwca rb. powyższym stemplem będą również zaopatrywane pozwolenia na prawo przywozu towarów z Peru.

Równocześnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyłącza narazie z zarządzenia z dn. 31 października 1935 r. Nr. HZ. XIII-5/1175 — Costarikę oraz z zarządzenia z dn. 3 grudnia 1935 r. Nr. HZ. XIII-5/1317 — Honduras, Nikaraguę, Panamę i Wenezuelę, przesuwając termin stosowania na pozwoleniach przywozu z tych krajów stempla o konieczności przedstawiania świadectw pochodzenia. wystawionych i wizowanych w kraju pochodzenia — do czasu ustanowienia Konsulatów R. P. w tych krajach.

PROJEKT NOWEJ USTAWY ZBOŻOWEJ. W DANJI.

Ministerstwo Rolnictwa wniosło do parlamentu projekt nowej ustawy zbożowej. Potrzeba zmiany niektórych postanowień dotąd obowiązującej ustawy (z 3. 8. 35.) wywołana jest tem, że ustawa okazała się niedostateczna w realizowaniu celów, zmierzających do bardziej efektywnego poparcia rolnictwa duńskiego.

Ujawnione w praktyce braki w okresie ubiegłych siedmiu miesięcy stara się nowa ustawa, bądź zmienić, bądź uzupełnić.

W pierwszym rzędzie zostaje zmienione określenie cen minimalnych wraz z opłatą wwozową na niektóre rodzaje zbóż. W ten sposób cena na kukurydzę podniesiona zostaje o 1 Kd. tj. zamiast 11,50 Kd ustala się na Kd. 12.50 za 100 kg cif port duński. Opłata wwozowa na twardą pszenicę ma być wyższa o 100% niż na miękką, przyczem opłata ta nie powinna być niższa niż 3 Kd. od 100 kg.

Podniesienie ceny minimalnej na kukurydzę umotywowane jest niemożnością osiągnięcia ceny Kd. 13 za jęczmień. Ponieważ jęczmień i kukurydza posiadają, jako pasza, prawie jednakową wartość, to ustalenie w dotychczasowej ustawie ceny kukurydzy niższej o Kd. 1,50 od ceny jęczmienia, było przeszkodą w osiągnięciu wyższej ceny za jęczmień krajowy, który ze względów konjunkturalnych nie mógł był eksportowany. jak w poprzednich latach, zagranicę. Podniesienie opłaty wwozowej na twardą pszenicę ma również na celu większą możliwość użycia krajowej (miękkiej) pszenicy.

Ważną zmianą w nowej ustawie jest postanowienie. że importer wnoszący podanie o przydział dewiz na bliżej określoną ilość zboża otrzymać może świadectwo dewizowe tylko po przedłożeniu kontraktu zawartego z zagra-

niczną firmą na dostawę omawianej partji towaru, czego poprzednia ustawa nie przewidywała. Postanowienie to umożliwia centrali dewiz ściślejszy wgląd i regulujący wpływ na import zboża z krajów, z których przywóz towarów ze względów kompensacyjnych jest bardziej, lub mniej wskazany.

WARUNKI ZBYTU SERÓW W STANACH ZJEDNOCZONYCH AP.

Stany Zjednoczone stanowią duży bardzo rynek produkcji, importu i konsumcji serów wszelkiego typu. Produkcja miejscowa istnieje i rozwija się głównie w 3 powiatach stanu Wisconsin, jednak ani ilościowo, ani pod względem jakości nie jest w stanie zadowolić zapotrzebowania. Wskutek tego istnieje duży import z krajów z tradycji specjalizujących się w tej gałęzi produkcji mleczarskiej, a więc z Szwajcarji i Holandji, a w ostatnich latach z krajów bałtyckich, Finlandji, Danji, Francji, Włoch a także i z Polski.

Najbardziej popularnym jest ser typu Ementhaler oraz Gruyere, podobny do pierwszego, pakowany w małe porcje indywidualne w pudełkach. Oryginalny Ementhaler i Gruyere był importowany ze Szwajcarji na sumę dol. 4.268.000 w roku 1931, poczem w roku 1934 import ten spadł do sumy 1.872.000 dolarów i proporcjonalnie tyleż co do ilości.

Ementhaler i Gruyere wyrobu amerykańskiego nie konkurują cenami z podobnemi serami oryginalnemi, importowanemi ze Szwajcarji. Ceny serów domowych zależą od wielkości produkcji miejscowej, cen masła na miejscu oraz ogólnej sytuacji gospodarczej i stopnia „prosperity“, tak iż import z zagranicy mały wywiera wpływ na ceny miejscowych produktów. Pozatem istnieje wyraźna preferencja na rzecz sera importowanego, co pozwala na utrzymanie znacznej rozpiętości cen między nawet najlepszym produktem miejscowym, a towarem importowanym.

Poprawa ogólnej sytuacji ekonomicznej powoduje wzrost produkcji zapasów i konsumcji sera wyrobu miejscowego, którego cena średnia w chwili obecnej — około 17 cst. za lb. na giełdach jest najwyższa od roku 1930. W sferach fachowych przewidywane jest, że średnie ceny na ser amerykański w roku 1936 okażą się wyższe od cen 1935 r.

Ustalenie jest bardzo trudne, z powodu ogromnej różnorodności podaży, specjalizacji rynku i jego ogromnie wysokich wymagań co do najdrobniejszych szczegółów jakości, gatunku, koloru, ilości oczek etc.

Orjentacyjnie podać można — Ementhaler: z Danji — cena CIF New York około 19 cts. za funt (1b), a w hurcie — około 26—27 cts. (z cłem), ser finlandzki CIF — 21 cts; austrjacki — tyleż, holenderski już od 11½ cts. za lb. wzwyż CIF; finlandzki Gruyere, w małych pudełkach zawierających po 6 małych kawałków 6 uncji każdy, w hurcie z cłem po cenie dol. 1,40 za tuzin pudełek. Te ostatnie pakowane są naogół w ilości 12 i 24 pudełek na skrzynię. Używane są również pudełka o zawartości równo 1 i 2 funty. Ser oryginalny szwajcarski osiąga w hurcie po opłaceniu cła 40—47 cts. za funt. Ser amerykański — w hurcie od 17 cts. wzwyż — do 26½ cts. za lb.

Ser szwajcarski przewyższa inne swą jakością i zawiera naogół około 50% czystego tłuszczu i jest produkowany z pełnej śmietanki, podczas gdy ser miejscowy typu Ementhaler zawiera najwyżej 36% tłuszczu.

Sera typu „tylżyckiego“ na rynku prawie się nie spotyka i jest on bardzo mało znany.

Import serów z Polski w r. 1934 wyniósł według statystyk amerykańskich — sumę dol. 2.096.

Cło na sery przy imporcie do U. S. A.:

Na zasadzie ostatnio wprowadzonego w życie traktatu handlowego między Stanami Zjednoczonemi a Szwajcarją — dotychczasowa stawka celna 7 cts. od funta, lecz niemniej niż 35% ad valorem zostaje zmieniona jak następuje: sery typu Ementhaler i Gruyere podlegają opłacie 7 cts. od funta, lecz niemniej, niż 20% ad valorem. Sery tego typu, których wartość zostaje podana jako 20 cts. za lb. lub mniej — nadal będą opłacały 7 cts. za lb., sery o wartości pomiędzy 20 i 35 cts. za lb. podlegają opłacie 7 cts. za funt zamiast 35% ich wartości, sery o wartości 35 cts. za lb i wyżej — podlegać będą stawce 20% ad valorem zamiast 35%.

Ponieważ import serów szwajcarskich typu Ementhaler i Gruyere w ostatnich okresach osiągać średnią wartość 28 cts. za lb. efektywna redukcja cła stanowi zejście ze stawki 35% ad valorem do średnio 25% ad valorem, z korzyścią głównie dla serów lepszych.

Zniżki, wynikające pozatem dla rynku z traktatu między USA i Holandją obejmują tylko sery typu Edam i Gouda, nas mniej interesujące. Przy imporcie serów, tak jak i innych produktów spożywczych, do Stanów Zjednoczonych, obowiązują przepisy ustawy, zw. „Fure Food Act“, do której eksporterzy sera muszą się ściśle dostosować.

Sezon w handlu serami rozpoczyna się we wczesnych miesiącach wiosny, kiedy obroty wzmagają się m. in. na potrzeby turystów.

Na rynku istnieje zainteresowanie rozpoczęciem importu serów z Polski, dotąd mało bardzo znanych w Stanach Zjedn.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 MARCA 1936 ROKU.

ARGENTYNA. Z dn. 1. 4. 36 rozpocząć ma swą działalność specjalna komisja powołana do ustalenia cen eksportowych i kontroli odprowadzania dewiz przy eksporcie zbóż, mąki, nasion oleistych.

Ostatnio podpisany traktat handlowy z Francją zapewnia około 40 produktom francuskiego rolnictwa i przemysłu rolnego korzystanie z oficjalnego zamiast jak dotychczas — wolnego, kursu waluty.

BELGJA. Import po 15 marca 1936 r. mięsa świeżego odbywa się na zasadzie podań wniesionych przed 10 marca rb. Ministerstwo Rolnictwa wprowadziło zarządzenie to, pragnąc nie ograniczać swobody importu, a utrzymać kontrolę przywozu.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. ZANZIBAR. Z dn. 1 stycznia br. weszły w życie stawki celne w szyl. Wysokość nowych stawek nie różni się w zasadzie od stawek dotychczasowych ustalonych w rupjach.

BUŁGARJA. Zostały zwolnione od cła i innych opłat liczne artykuły używane w ogrodnictwie i przemyśle konserwowym.

Z dn. 12 bm. uległo obniżeniu cło na sacharynę.

CHINY. Od lutego br. wszelkie towary wwożone do Chin (także zwolnione od cła) opłacają specjalny podatek 2½% od wartości na regulację rzeki Yangtse. Obrót wewnętrzny został równocześnie obciążony podatkiem 3% od wartości.

DANJA. Importerzy duńscy skarżą się na niemożność uzyskiwania od Komisji Walutowej przydziałów dewiz w granicach dotychczasowych. Wynika to ze związania się Danji w układach handlowych z poszczególnemi krajami co do przydziałów dewiz na różne grupy towarów.

Na podstawie ustawy z 3 sierpnia 1935 r. opłaty wwozowe od zboża i przetworów zbożowych ulegają ciągłym i nader częstym zmianom. Na przyszłość zmiany te nie będą notowane, chyba że wysokość wymienionych wyżej opłat wykazywałaby specjalnie gwałtowne wahanie.

EGIPT. Od 14 ub. m. uległo zmianie cło na mydło wyrabiane na czystej oliwie.

FRANCJA. Dn. 11 ub. m. uległy obniżeniu opłaty licencyjne od jaj (także w postaci proszku i innej) na czas do 15 maja br.

Dn. 13 bm. ukazało się obwieszczenie o tymczasowem zniesieniu ograniczeń kontyngentowych na wwóz części kotłów (Nr. taryfy 533 sexies).

Dn. 9 maja br. wejdą w życie postanowienia dekretu z 8 bm. o obowiązku znakowania instrumentów dętych oraz wyrobów z t. zw. materjałów plastycznych.

GRECJA. W myśl wyjaśnień Centralnej Komisji Ograniczeń Przywozowych dołączone do pończoch nici zapasowe (do reperacji) są wolne od cła.

HISZPANJA. Do niedawna Centrala Dewiz przydzielała kwoty do wys. 500 pesetów bez żądania składania dokumentów. Obecnie jednak żadne kwoty nie mogą być przekazywane bez poprzedniego pozwolenia. W ten sposób komplikuje się sprawa płatności frachtów, które dotychczas regulowane były bez trudności.

W myśl układu z Francją z 21. 12. 35 Hiszpanja zobowiązała się do uregulowania zaległych wierzytelności wobec Francji w ciągu 2 miesięcy. Dla pokrycia płatności niezwiązanych z obrotem towarowym przewidziane jest przekazanie części zasobów złota do Francji. Według oświadczeń oficjalnych Hiszpanja dąży do utrzymania swej waluty na niezmienionym poziomie.

HOLANDJA. Kontyngentowanie przywozu:

SPECYFIKACJA TOWARU	Data skont.	Okres skontyng.	% lat bazowych
Węgiel kamienny	28. 7. 34	1. 7. 35—1. 4. 36	60% wagi III i IV kw. 1933
Konie pociągowe. Młodsze od 3-ch lat	1. 5. 34	1. 5. 35—1. 5. 36	100% ilości 1931/33
Konie rzeźne	15. 1. 35	15. 1. 36—15. 1. 37	20% ilości 1931/32
Skóry wyprawione		1. 1. 36—1. 1. 37	Na Nr. 1—3
1 podeszwowe			40% wagi 1930/1931
2 techniczne i rymarskie			
3 szpalty			
4 wierzchnie			Na Nr. 4—6
5 i 6 różne			40% wagi 1931/1932
Śledzie	16. 1. 35	1. 11. 35—1. 6. 36	40% wagi 1. 11. 32/34
Węgorze		1. 6. 35—1. 6. 36	25% wagi
Ryby morskie		1. 6. 35—1. 6. 36	50% wagi 30/31/32
Mięso poza wieprzowem, wołowina i cielęcina		15. 1. 36—15. 1. 37	
świeże i konserwowe			10% wagi 1929/30/31
inne osobno niewymienione			20% 1931/32
Owce żywe		15. 1. 36—15. 1. 37	20% sztuk 1931/32
Rośliny i ich części, kwiaty		1. 9. 35—1. 9. 36	10% wagi 30/31
Ryż łuszczony	1. 6. 34	1. 4. 35—1. 4. 36	50% wagi 1932
Mąka ryżowa	1. 6. 34	1. 4. 35—1. 4. 36	100% wagi 32/33
Makuchy		1. 8. 35—1. 8. 36	60% wagi 1. 7. 32—1. 7. 33
Chleb		1 rok	60% wagi 1/7. 32/33
Mąka żytnia	1. 4. 34	1. 4. 35—1. 4. 36	100% wagi 1931/32
Masło		1. 1. 36—1. 1. 37	25% wagi 1928/29/30
Tłuszcze zwierzęce		1. 1. 36—1. 1. 37	25% wagi 1929/30/31
Azotowe nawozy sztuczne	1. 7. 34	1. 10. 35—1. 7. 36	30% wagi 1. 7. 32/33
Azotniak wapnia	1. 7. 34	1. 7. 35—1. 7. 36	100% 31/32
Superfosfaty	1. 7. 34	1. 7. 35—1. 7. 36	100% 34/35
Woda amoniakalna		1. 7. 35—1. 7. 36	100% 34/35
Saletra chilijska		1. 7. 35—1. 7. 36	100% 32/33
Karbid i gazy chlorowe	1. 5. 34		45% 32/33
Produkty chlorku		1. 5. 35—1. 5. 36	60% wagi 32/33
Biel cynkowa			
Cement	1. 4. 34	1. 1. 36—1. 10. 36	40% wagi 9 mies. 31/32
Zapałki	1. 6. 34	1. 6. 35—1. 6. 36	25% wagi 32/33
Linoleum	7. 1. 35	1. 4. 35—1. 4. 36	50% wagi 1. 7. 33—1. 1. 34
Papier	19. 1. 35	1. 1. 36—1. 1. 37	
kontyngent Nr. 94 papier drukowy i piśmienny			80% wagi 1933/4
„ Nr. 96 papier do pakowania			80% wagi 1933/4
„ Nr. 296 pociągnięty jakąkolwiek masą			100% wagi 1933/4
„ Nr. 297 papier tapetowy			90% wagi 1933/4
„ Nr. 397 papier asfaltowy do krycia dachów			90% wagi 1933/4

SPECYFIKACJA TOWARU	Data skont.	Okres skontyng.	% lat bazowych
Kontyngent Nr. 97 wyroby z papieru osobno niewymienione			80% wagi 1933/4
„ Nr. 497 papier luksus., koperty, torby klejone			80% wagi 1933/4
„ Nr. 597 księgi biurowe buchalteryjne, zeszyty oraz wyroby drukarskie osobno niewymienione			80% wagi 1933/4
Porcelana	5. 7. 32	1. 2. 36—1. 2. 37	45% wart. lub 70% wagi 1934
Fajans stołowy itp.	5. 7. 32	1. 2. 36—1. 2. 37	25% wart. lub 50% wagi 29/30
Fajans sanitarny	5. 7. 32	1. 2. 36—1. 2. 37	80% wagi 1934
Rury ceramiczne do kanalizacji	2. 11. 33	1. 2. 36—1. 2. 37	50% wagi 1933/34
Szkło do gospodarstwa domowego	1. 11. 33	1. 2. 36—1. 2. 37	60% wagi 1934
Szkło pakunkowe (butelki) itp.	1. 11. 33	1. 1. 36—1. 1. 37	20% wagi 31/32
Ceramika ścienna	5. 7. 32	1. 2. 36—1. 2. 37	70% pow. polew. 1934
Meble	17. 11. 33	1. 3. 35—1. 3. 36	30% wagi lub 20% wart.
Meble koszykowe		1. 3. 35—1. 3. 36	45% wagi lub 30% wart. 1931/32
Saboty		1. 2. 36—1. 2. 37	50% wagi 1935
Rury ze szwem o śr. 25-60 mm. także chromowe, niklowane, bronzowane i t. p.	15. 8. 35	1. 11. 35—1. 11. 36	50% wagi okresu 1. 1. 35—1. 7. 35
Drut ciągniony i kolczasty	1. 9. 35	1. 3. 35—1. 3. 36	80% wagi 31/32
gwoździe			
Śruby o średn. 4½ mm. i wyżej, bolce, mutry 4 mm		1. 1. 36—1. 1. 37	40% wagi 34
podstawy do izolatorów			100% wagi 1934
Blacha cynk.		1. 9. 35—1. 3. 36	25% wagi 30/31
Emaljow. wanny i zbiorniki wody klozet.		1. 12. 35—1. 12. 36	40% wagi 32/33 20% wart. 32/33
Piece i kominki do węgla i ich części		1. 12. 34—1. 12. 35	25% wart. 33
Zamki		1. 11. 35—1. 11. 36	25% wagi 32/33
Przewody elektryczne		1. 1. 36—1. 1. 37	40% wagi 31/32 z 34 — jeżeli bez izolacji z ołowiu lub kauczuku
Żarówki		1. 5. 35—1. 5. 36	50% ilości 30/31
Materjały bawełniane	1. 12. 33	1. 9. 35—1. 9. 36	10% wart. 15% wagi 29/30/31 dla niebielonych 20% wagi
Materjały jedwabne z jedwabiu sztuczn.	19. 1. 34	1. 9. 35—1. 9. 36	20% wart. lub 30% wagi 1931/32
z jedwabiu naturalnego		1. 1. 36—1. 9. 36	100% wart. lub wagi 1934
Materjały lniane i t. p.		1. 9. 35—1. 1. 36	30% wart. 50% wart. 30/31/32
Materjały wełniane	1. 2. 33	1. 9. 35—1. 9. 36	30% wart. 50% wagi 29/30/31
Materjały pluszowe	1. 10. 33	1. 9. 35—1. 9. 36	30% wart. 35% wagi 31/32
Przędza jedwabna sztuczna		1. 11. 35—1. 11. 36	50-80% wagi 1933/34
Sznurki i przędza z konopi		1. 5. 35—1. 5. 36	40% wagi 31/32/33
Nici bawełniane	1. 1. 34	1. 12. 35—1. 12. 36	25% wart. 1933/34 40% wagi
Worki jutowe		1. 10. 35—1. 4. 36	50% wart. 31/32/33
Wstęgi, taśmy, sznurowadła bez gumy		1. 6. 35—1. 6. 36	30% wart. 40% wagi 1932
Kołdry wszelkie, koce wełniane i półwełn.		1. 12. 35—1. 12. 36	80% wart. 1931/32
Dywany, makaty	1. 3. 33	1. 9. 35—1. 9. 36	25% wart. 50% wagi 30/31
Ręczniki itp. obrusy, serwety, chustki i fulaty bawełniane i lniane		1. 9. 35—1. 9. 36 1. 7. 35—1. 7. 36	30% wart. 29-30-31) 30% wart. 30) wagi 50% 31 30% wart. 40% wagi 30/31
Ścierki do podłogi		1. 9. 35—1. 5. 36	80% wart. półr. 1934/1935
Skarpetki i pończochy	1. 1. 34	1. 9. 35—1. 9. 36	40% wart. z r. 30/31
Trykotaże		1. 11. 35—1. 11. 36	45% wagi 29/30/31 lub 30% wart.
Konfekcja damska	1. 1. 34	1. 12. 35—1. 12. 36	15% wart. lub 20% wagi 29/30/31
Konfekcja męska i dziecięca	1. 1. 34	1. 12. 35—1. 12. 36	20% wagi lub 30% wart. 29/30/31
Konfekcja gumowana		1. 12. 35—1. 12. 36	40% wart. 70% wagi 30/31
Bielizna	1. 2. 34	1. 9. 35—1. 9. 36	20% wart. lub wagi 31/32
Koszule	1. 7. 33	1. 7. 35—1. 7. 36	30% wart. lub 50% wagi 30/31
Wyroby kokosowe, mak itp.		1. 12. 35—1. 8. 36	100% wagi wym. okresu
Czapki i berety sztywne	1. 3. 34	1. 12. 35—1. 12. 36	25% wart. lub 20% wagi 31/32
Obuwie gumowe	1. 10. 33	1. 5. 35—1. 5. 36	35% ilości 1930/31
Obuwie skórzane	1. 10. 33	1. 5. 35—1. 5. 36	35% ilości 29/30/31
Obuwie inne	1. 10. 33	1. 5. 35—1. 5. 36	35% ilości 29/30/31
Rowery i lampy		1. 8. 35—1. 8. 36	od 50—100% wagi 1934
Inne ich części		1. 8. 35—1. 8. 36	50% wagi 1934
Dętki rowerowe		1. 9. 35—1. 8. 36	25% wagi 29/30/31
Dykty prócz olchowych i brzozowych	12. 12. 35	1. 12. 35—1. 4. 36	30% wagi 1. 1. — 1. 4. 34

INDJE HOLENDERSKIE. Wszystkie towary podlegające ograniczeniom wwozowym winny być zaopatrzone w świadectwa pochodzenia, o ile załadowanie nastąpiło po 16 br.

IRLANDJA. Od dn. 29 ub. m. przywóz cementu poddany został ograniczeniom przywozowym.

NIEMCY. Kwota dewiz możliwych do wywozu z Niemiec przy wyjazdach zagranicznych na podstawie wniesienia jej do paszportu, nawet w wypadku niecałkowitego wyczerpania jej granicy, nie może być w ciągu tego samego miesiąca odnowiona.

NORWEGJA. Z dn. 22 ub. m. uległo 50% obniżce cło na nasiona buraków pastewnych, buraków białych (Turnips) i jarzyn.

PARAGWAJ. Rząd paragwajski upoważnił nowopowołany do życia Bank Republiki Paragwajskiej (dawniej Oficina de Cambios) do zakupu wszystkich dewiz eksportowych. Obowiązek odstępowania dewiz przez paragwajskich eksporterów obejmuje 100% uzyskanych z wywozu dewiz. Kurs zakupu ustalono obecnie 51 pesów urugw. równe 1 peso argent. Oddawanie dewiz na cele importu odbywa się za pośrednictwem banków. Przedewszystkiem przydzielane są na podstawie faktur dewizy dla artykułów niezbędnych kurs dla zakupu dewiz na opłacenie importu ustalono w wys. 61 pesów paragw. równe 1 peso arg. Tranzakcje dewizowe z pominięciem banków są zabronione.

PERU. Dekret z 8 stycznia br. wprowadził zmiany cła na ryż, butelki szklane i tytoń.

RUMUNJA. Wydana została ustawa dewizowa, zezwalająca kupcom i przemysłowcom na ponowne wniesienie w ciągu 40 dni od jej wydania nowych zgłoszeń o przydział dewiz jak również zgłoszenie posiadanych dewiz, przyczem nie będą stosowane w okresie tym kary za nieprzestrzeganie poprzednich przepisów.

Rumuński Bank Narodowy zwrócił uwagę na fakt, że przy podaniach o przydziały dewiz podawane są nietylko wartości towarów, ale wszelkie koszty uboczne, nawet o ile są płacone w dewizach. Podania na przyszłość muszą podawać dokładną wartość towaru.

STANY ZJEDNOCZONE. Wwóz matryc płyt gramofonowych („Mutterplatten") został uzależniony od opłaty cła, wbrew dotychczasowej praktyce zezwalającej na wwóz z zobowiązaniem wywozu w ciągu 6 miesięcy.

Trybunał Celny wyjaśnił, że tylko te rodzaje znakowania należy uznać za przepisowe, które w danym wypadku będą najtrwalsze (the most permanent method).

Ukazała się decyzja Trybunału Celnego w sprawie clenia mebli stalowych, w myśl której cło wynosić winno 45% ad valorem (nie zaś 40% lub mniej).

SYRJA — LIBAN. Rozporządzenie z 26 lutego br. wprowadza zmianę cła na pasy napędowe. Nowe cło wynosi 25% ad val.

SZWAJCARJA. Wydział Handlowy Departamentu Gospodarczego wydał w dn. 9. III. 36 zarządzenia, przewidujące, że o ile importer nie zakupuje towarów krajowych, może mieć odwołane całkowicie lub ograniczone częściowo pozwolenie na przywóz towarów z zagranicy.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma niemiecka interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskiemi fabrykami dykt i fornierów celem reeksportu tego artykułu do Południowej Afryki. P/7454/40/Ż.

Firma w Gdańsku interesuje się dostawami bukowych klepek, den i dekli do beczek. P/6993/40/Ż.

Firma angielska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polską wytwórnią papieru pakowego i pergaminowego. P/5030/2/61/Ż.

Firma w Londynie interesuje się objęciem zastępstwa polskiej wytwórni szkła na rynku angielskim. P/6906/63/Ż.

Firma holenderska ma zapotrzebowanie na pałeczki drewniane używane przez rzeźników i wędliniarzy. Wzory w Instytucie. P/6537/40/sz.

Zabawki poszukiwane są przez firmę belgijską. P/6218/54/sz.

Firma węgierska interesuje się objęciem przedstawicielstwa bądź importem terpentyny, kalafonjum, siarki, paradichlorbenzolu, salmiaku, dwuchromianu potasu, sody, kwasu siarczanego, kwasu winnego, nadboranu sodu, grafitu, rudy manganowej. P/6045/47/W.

Firma fińska pragnie nawiązać kontakt z fabryką skórzanych rękawiczek damskich i męskich. P/7044/64/M.

Firma angielska interesuje się importem pantofli z Polski w dużych ilościach. P/7104/64/M.

Firma syryjska poszukuje kontaktów z wytwórcami powrozów, sznurków, przędzy lnianej, wełny trykotażowej, pullowerów, płótna bawełnianego na obuwie, tkanin wełnianych wszelkiego rodzaju. P/7350/4E/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOMUNIKACJA LOTNICZA W STOSUNKACH HANDLOWYCH Z GRECJĄ

Korespondencja handl. nadawana z Polski przychodzi do Aten ze znacznem opóźnieniem. W okresie zimowym poczta nadchodzi niekiedy w 8 do 10 dni od daty wysłania jej z Polski, co wynika wskutek częstych przerw w komunikacji kolejowej. W okresie normalnej pogo-

dy t. j. w miesiącach letnich listy wysyłane z Warszawy nadchodzą w ciągu 5 dni.

Istnieją jednak możliwości szybszej komunikacji pocztowej, mianowicie drogą lotniczą. Regularną komunikację lotniczą z Grecją utrzymują Polskie Linje Lotnicze „Lot“. W okresie bieżącym, mianowicie do 19 kwietnia rb. rozkład lotów jest następujący: (raz w ciągu tygodnia).

Odlot z Warszawy — poniedziałek 8,00
Przylot do Bukaresztu — poniedz. 15,25
Odlot z Bukaresztu — wtorek 10,00
Przylot do Salonik — wtorek 14,00
Odlot z Salonik — środa 15,30
Przylot do Aten — środa 17,05

List wysłany z Polski nadchodzi więc do Aten w ciągu 2 dni. Opłaty wynoszą: list zwykły 0,55 gr. kartka — 0,20 gr.

Komunikację lotniczą można wykorzystać również dla wysyłki paczek. Wysokość opłat pocztowych do Grecji jest następująca:

do 1 kg — zł 2,15
do 3 kg — zł 5,30
do 10 kg — zł 8,55

Opłaty lotnicze wynoszą:

do 1 kg — zł 2,85
za każde następne rozpoczęte ½ kg — zł 1,43.

Przesyłki lotnicze nadawać można we wszystkich urzędach pocztowych w Polsce.

RYNKI TOWAROWE

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH WEDŁUG DANYCH POLSKIEGO ZWIĄZKU EKSPORTU ZBOŻA.

Słaby nastrój rynków zbożowych w pierwszej połowie marca uległ ostatnio pewnej poprawie. Nie bez wpływu były nastroje polityczne, przedewszystkiem jednak minęła najsilniejsza fala podaży pszenicy australijskiej oraz likwidacja zapasów pszenicy portugalskiej i francuskiej, które zmuszały Kanadę do obniżania żądań. W rezultacie cena pszenicy w Rotterdamie zwyżkowała z Hfl. 4,80 na Hfl. 5,20 w ciągu ostatnich 2 tygodni.

Mocniejsza tendencja zarysowała się również na zboża pastewne, przedewszystkiem kukurydzę, która podniosła się w cenie z Hfl. 2,50 na Hfl. 2,90. Zwyżka ta jest szczególnie charakterystyczna i pocieszająca dla rynków zbożowych, pozwala bowiem z jednej strony wnosić o dostatecznem zapotrzebowaniu, z drugiej zaś przypuszczać, że zarówno zbiory zeszłoroczne, jak i szacunek tegoroczny były w Argentynie przesadzone. Wprawdzie w tych dniach urzędowy szacunek nadchodzących zbiorów kukurydzy obniżono z 12 milj. na 9,5 milj. ton, tłumacząc zmianę tę nieoczekiwaną klęską szarańczy w rejonach zachodnich, prywatne szacunki jednak nie zostały w tej mierze obniżone. Równocześnie kursują pogłoski o rokowaniach Niemiec z Argentyną o wielkie dostawy zbożowe, między innemi kukurydzy. W dzisiejszych stosunkach nieoczekiwane nowe zapotrzebowanie kilkuset tysięcy ton odbić się musi na cenach światowych zwłaszcza, że jedynym wielkim dysponentem kukurydzy w bieżącym sezonie jest Argentyna, wyprzedzająca na terminy i zmuszona do liczenia się z własnemi technicznemi możliwościami załadunku. Jest też znamienne, co rzadko w stosunku do Argentyny ma miejsce, że tym razem najsilniej poszła w górę kukurydza płynąca, podczas gdy normalnie bywa naodwrót.

Zwyżka kukurydzy pociągnęła żyto i jęczmień, powiększając chęć kupna tych artykułów. Wzrasta również zapotrzebowanie żyta przemiałowego, w pierwszym rzędzie do Danji i Holandji, a następnie do krajów skandynawskich, które w miarę wyczerpywania się zapasów żyta bałtyckiego, zwracają się o oferty do nas.

W zakresie obrotów żytem można już stwierdzić wpływ zwyżki cen pszenicy w bieżącym sezonie na zapotrzebowanie Belgji, Holandji, Norwegji i innych, które powiększają przywóz żyta na cele przemiałowe. Zarysowuje się również coraz silniej tendencja do przesuwania zakupów zboża do krajów europejskich, skłonnych do umów kompensacyjnych i ograniczania przywozu zboża z krajów zaoceanicznych, nie idących na kompensaty za zboże. Możliwości w tym zakresie Belgji, Holandji i Danji są olbrzymie, te trzy kraje bowiem importują rocznie około 5 milj. ton ziarna, w czem pszenicy przeszło 2 milj. ton, żyta ok. 400.000 ton, jęczmienia ok. 700.000 ton, owsa przeszło 100.000 ton i kukurydzy około 2 milj. ton.

Polityka regulowania przywozu ziarna na razie nie dotknęła kukurydzy we wspomnianych wyżej krajach, tendencja ta wszakże coraz silniej nurtuje w związku z narastającemi trudnościami bilansów płatniczych i możliwościami zawierania w Europie umów kompensacyjnych.

Sprawa wzmożenia wzajemnej wymiany towarowej krajów europejskich była przedmiotem wielu konferencyj w ostatnich latach, nie posuwała się jednak naprzód w okresie przypływu kapitałów z Ameryki. Dzisiaj nabrała ona innego znaczenia.

Normalny rozwój konjunktury zbożowej w bieżącej kampanji zawdzięczamy również stosunkowo słabej ekspansji eksportowej Sowietów, które zeszły już prawie całkowicie z rynku i co tłumaczone jest perspektywami słabych nadchodzących zbiorów. Nie jest wykluczone. że na przednówku, po wyjaśnieniu

stanu zapasów, zboże sowieckie znajdzie się w zaofiarowaniu.

Zasiewy ozime Północnej Ameryki nie rokują wielkich zbiorów, warunki jednak dla jarzyn są jakoby bardzo dobre i spodziewane jest powiększenie obszaru zasiewów.

Wywóz żyta z Polski w bieżącej kampanji jest znacznie mniejszy od zeszłorocznego. W ciągu pierwszych miesięcy wywieźliśmy około 140.000 ton, a do końca sezonu prawdopodobnie nie przekroczymy 220.000 ton, czyli tegoroczny wywóz wyniesie zaledwie ok. 40% wywozu żyta zeszłorocznego i zaprzeszłorocznego.

Pomimo tak niewielkiego eksportu żyta odbywał się on nie bez trudności, z jednej strony bowiem w bieżącej kampanji zabrakło zeszłorocznych rynków Stanów Zjednoczonych i Niemiec, z drugiej strony mieliśmy wyjątkowo silną konkurencję Łotwy, Litwy, Estonji i Szwecji, które łącznie eksportowały ilości żyta nie mniejsze od naszych, przyczem taktyka sprzedaży była specjalnie natarczywa, świadcząca o nieznajomości rynków zbytu i ich chłonności.

Wspomniane żyto sprzedawane było z rezerw państwowych, zapewne bez kalkulacji kupieckiej, mimo to żyto nasze nie zostało obniżone do najniższych ofert i średnio uzyskaliśmy za nie o około 10% więcej od największej konkurencji.

Stanisław Rościszewski.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU

masła i jaj za czas od 21—31 3. 1936 r. na podstawie danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.

Masło.

Sytuacja na rynkach zbytu w dalszym ciągu pozostaje niewyjaśniona. Ceny w ostatnim czasie uległy ponownej obniżce i utrzymują się w odniesieniu do masła polskiego na poziomie około 80 sh per cwt landed London. Ponadto notowano masło:

nowozelandzkie i australijskie 84/
holenderskie 80/
łotewskie 90/
duńskie 113 sh.

Kopenhaga została w dniu 26 ub. m. obniżona na 200 koron (minus 12.— koron) za 100 kg.

W okresie od 28 do 31 marca położenie na rynkach zbytu nie uległo poważniejszym zmianom, daje się jednak zauważyć w ostatnich dniach pewne polepszenie sytuacji na rynku angielskim. Notowania masła polskiego, które do niedawna utrzymywały się na poziomie 80 sh per cwt, zwyżkowały do 82 sh, a sprzedaże uskuteczniano po 83 a nawet 84 sh per cwt. Masło nowozelandzkie i australijskie notowano 86, łotewskie 90, syberyjskie 85, holenderskie 82—83 sh per cwt landed London.

Rynek krajowy jak dotychczas, nie reagował na zbliżający się okres przedświąteczny. Świadczyłoby to o wystarczającej produkcji we wszystkich okręgach Polski, czego dowodem, że wywóz prawie jeszcze przez wszystkich eksporterów w ciągłości jest uprawiany. — Notowanie poznańskie w zastosowaniu do ogólnej sytuacji, skorygowane zostało do poziomu zł 2,75 — 2,55 za kg w uzależnieniu od gatunku.

Jaja.

W dniu 27 marca płacono za jajka z Poznańskiego zł 72,00 — 75,00 za skrzynię 24-kopową. W drobnym hurcie notowano zł 0,85, w detalu zł 0,90 za mendel. Tendencja utrzymana.

KOMUNIKATY

UCZNIOWIE PRZEMYSŁOWI W ZABEZPIECZENIU NA WYPADEK BEZROBOCIA.

Wskutek podniesionych z różnych stron wątpliwości co do obciążenia uczniów w przemyśle świadczeniami z tytułu zabezpieczenia na wypadek bezrobocia i na rzecz Funduszu Pracy, na mocy autorytatywnych wyjaśnień Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni komunikuje, że:

1) uczni przemysłowych i handlowych, zatrudnionych w zakładach pracy na podstawie umów o naukę zarejestrowanych w Izbie Przemysłowo - Handlowej, bądź też w Rzemieślniczej, do liczby 5-ciu pracowników stanowiącej podstawę pociągnięcia danego przedsiębiorstwa do zabezpieczenia zatrudnionych robotników na wypadek bezrobocia (Dz. U. R. P. Nr. 58/32, poz. 555) wliczać nie należy:

2) opłatom z tytułu zabezpieczenia na wypadek bezrobocia, jak również opłatom z mocy art. 15 Ustawy o Funduszu Pracy (Dz. U. R. P. Nr. 22 z dnia 31. III. 33 r., poz. 163) wspomniani uczniowie nie podlegają.

Nadmieniamy, że opłaty z powołanego art. 15 wynoszą 1% miesięcznego uposażenia wzgl. wynagrodzenia służbowego i obciążają pracobiorcę.

NOWOCZESNA ZAMRAŻALNIA RYB W GDYNI — PRZY PRACY.

Nowozbudowana zamrażalnia w Gdyni, pozwalająca mrozić ryby zamiast w kilku dniach — w ciągu 2 i pół godzin, jaknajdoskonalszym sposobem, jest już w pełnym ruchu, będąc uruchomiona w okresie wiosennych bornholmskich połowów, kiedy praca nowej zamrażalni odrazu dała się bardzo odczuć w sensie dodatnim. Oto garść szczegółów o korzystaniu z nowej zamrażalni:

Wybudowana przez Morski Instytut Rybacki, kosztem stu tysięcy złotych, nowoczesna zamrażalnia ryb morskich, mieści się w pomieszczeniach Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackim w Gdyni. Z konieczności więc znalazła się zamrażalnia w pomieszczeniu, które nie było budowane dla tego celu.

Budowa specjalnego budynku dla zamrażalni i osobnej instalacji chłodniczej pociągnęłaby bardzo znaczne sumy, znaleziono więc wyjście wykorzystując istniejące pomieszczenia i dołączając się do istniejącej instalacji chłodniczej.

Zamrażalnia składa się z 3 zasadniczych części: ze sprężarki, z generatora czyli zbiornika, w którym się mrożą ryby, oraz z chłodnicy, w której chłodzi się solanka służąca do zamrażania ryb, systemem „Ottesena".

Sprężarka dołączoną jest do istniejącej sieci chłodniczej Chłodni Rybnej i może być użytą również do chłodzenia komór składowych. Daje to możność uzyskania w komorach temperatury do 30° Cels. zimna, podczas gdy dotychczas tylko do 15° C. zimna.

Chłodnica jest zbiornikiem walcowym, w którym w szeregu rurkach krąży solanka, chłodzona amonjakiem przepływającym przez ten zbiornik. Amonjak przepływający przez zbiornik paruje, do czego potrzebuje dużo ciepła. Ciepło to bierze amonjak z solanki, przez co solanka chłodzi się coraz bardziej.

Generator, czyli zbiornik, w którym się mrozi ryby, jest jakby skrzynią. W skrzyni znajduje się 10 przedziałów, z których każdy ma osobny dopływ i odpływ solanki. Solanka jest roztworem wody i soli kuchennej o natężeniu 21 stopni Beaumè, co pozwala na oziębienie jej do 21 stopni C. zimna i utrzymanie w stanie płynnym. W tej zimnej solance mrozi się ryby.

W jednym przedziale zmieści się w specjalnym koszu metalowym od 150 do 200 kg. ryb, czyli jednorazowo generator chłodzi od 1.500 do 2.000 kg. ryb. Ryby układa się w koszu metalowym, dziurkowanym, dla dobrego krążenia solanki. Kosz ten zabiera suwnica elektryczna i opuszcza do zbiornika przez górny otwór, zamykany pokrywą. Po zamrożeniu ryb, za pomocą suwnicy wyciąga się kosz i wysypuje się zamrożone ryby na stolnicę dla opłukania ryb z solanki i pokrycia ryb glazurą lodową.

Pierwsze próby dały następujące wyniki: dnia 19 marca, w ciągu pięciu godz. zamrożono 1.420 kg dorszy czyszczonych, bez głów. Dn. 22 marca: w 6 godzinach zamrożono 3.000 kg dorszy oczyszczonych, bez głów. Dnia 23 marca: w 8 godzinach 4.250 kg. dorszy czyszczonych z głowami i bez głów. Wielkość dorszy od jednego do trzech kg. każda sztuka. Temperatura solanki 17 stop. Cel. zimna. Wydajność na dobę doszła więc do 13.000 kg dorszy.

Postawienie działalności zamrażalni na odpowiednim poziomie wymagać będzie przeprowadzenia dalszych prób i wyszkolenia odpowiednich pracowników (czyszczenie ryb, glazurowanie ryb itp). Nie trzeba również zapominać, że urządzenie wykonane całkowicie w kraju, jest uruchomione i prowadzone od samego początku bez pomocy zagranicznych fachowców.

W roku ub. połowy pod Bornholmem, musiały być wstrzymane wobec niemożliwości mrożenia dużych ilości połowów. W lepszej sytuacji znajdują się obecnie rybacy. Uruchomiona w Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni, nowoczesna zamrażalnia, chociaż znajduje się obecnie w okresie próbnej pracy, pracuje na kilka zmian przez 24 godzin, celem podołania mrożeniu dowożonych dorszy i flądr. Począwszy od 19 marca w ciągu 10 dni zamrożono już czterdzieści tysięcy kilo ryb (dorszy i flądr).

W drugim tygodniu połowów pod Bornholmem tj. od wtorku 24 marca do dnia 31 marca, przywiozło siedem kutrów do Gdyni: dorszy świeżych, nieczyszczonych: 42.750 kg, flądr 9,800 kg, szolek 1.750 kg. Około 90% tej ilości przywiozły kutry w jednym dniu tj. w poniedziałek 30 marca. Dorsze natychmiast po przybyciu do portu są czyszczone z wnętrzności, myte i układane na lodzie, aż do czasu zamrożenia, gdyż jednorazowo, nie da się zamrozić tych ilości (wydajność obecna zamrażalni wynosi tylko 13 tysięcy kg. na 20 godzin na trzy zmiany). Tak więc zamrażalnia, zaledwie uruchomiona, okazała się zmiejsca za małą. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że sezon dla zamrażalni trwać będzie dwa niecałe miesiące w okresie wiosennym, i taki sam okres w okresie jesieni.

Dorsze mrozi się z głowami, lecz oczyszczone z wnętrzności. Flądry mrozi się nieczyszczone. Koszt mrożenia wraz z robocizną bez czyszczenia jednak wynosi dla dorszy z głowami 9.40 zł za sto kilo, dla dorszy zaś oczyszczonych bez głów, pakowanych po 50 kg do skrzyń wynosi 13 zł za sto kilo, wraz z zapakowaniem i dostarczeniem skrzyń. Flądry

zamrożone i pakowane do skrzyń po 50 kg opłacają również 13 zł za sto kilo ryb. Po zamrożeniu ryby umieszcza się natychmiast w komorze chłodniczej, gdzie temperatura wynosi od 8 do 16 stopni zimna (Celsiusa).

Warto również wskazać na różnicę w szybkości mrożenia ryb. O ile dorsze w komorze chłodniczej mrożone na powietrzu, musiały nawet dni dziesięć leżeć, aż do czasu zupełnego zamrożenia, to w nowo uruchomionej zamrażalni mrożenie trwa tylko dwie i pół godziny (od chwili zanurzenia ryby do solanki, aż do zupełnego zamrożenia). Dorsze po wyjęciu z solanki są glazurowane t. j. pokryte powłoką lodową dla lepszej konserwacji. Ten nowoczesny sposób mrożenia ryb, daje możność przechowywania ryby czas dłuższy i dostarczenia jej na rynek w stanie dobrym.

Płacono rybakom za dorsze bornholmskie, nieczyszczone za sto kg: 16,— zł, za flądry za sto kg: 20,— zł, szole za sto kg: 12,— zł. Są to ceny najniższe, gdyż płacono również i wyższe ceny. Firmy handlowe sprzedawały do kraju: franco wagon Gdynia, za sto kg opakowane: dorsze oczyszczone, bez głów, zamrożone 60,— zł, flądry 40,— zł, szole 20,— zł, śledziki 20,— zł, szproty 5,— zł (dorsze po oczyszczeniu i ucięciu głów, tracą na wadze 50% odpadków).

KRONIKA

— **TRUDNOŚCI EKSPORTU SZPROTÓW W OLIWIE (OLEJU).** Konserwy rybne zaliczają się do artykułów bardzo wysoko uszlachetnionych (rybacy, blacha, taśma stalowa, puszki, lakiery, guma, skrzynie, przewóz, oraz duża robocizna). Wśród konserw rybnych, eksport konserw szprotowych, jako eksport pionierski potrzebuje nietylko zachęty odpowiedniej i udoskonalania jakości wyrobów, ale przedewszystkiem współdziałania zarządzeń gospodarczych. Przemysł konserw szprotowych w Warszawie uskarża się na szereg trudności, które w rezultacie doprowadziły do wycofania się firm z całego szeregu tranzakcyj eksportowych. Chodzi przedewszystkiem o olej importowany, tańszy od krajowego, co w kalkulacji eksportowej ma zasadnicze znaczenie. Tymczasem jednak Urząd Celny w Warszawie (w przeciwieństwie do Urzędu Celnego w Gdyni) żąda nietylko kaucji za cło od oleju importowanego, lecz ponadto dodatkowej kaucji za wartość gotowych konserw. W praktyce wagon oleju o wartości 13 tysięcy złotych wymaga z tego tytułu kaucyj celnych do 40 tys. złotych. Fabryki konserw produkujące na eksport muszą więc znaleźć odpowiednie kapitały dla celów kaucyj celnych. Doprowadza to do szukania oparcia o importerów zagranicznych co wpływa ujemnie na uzyskiwane ceny zagranicą, zmniejsza opłacalność produkcji konserw i wytwarza zagranicą niekorzystną opinję. Do kosztów kaucyjnych dochodzą b. liczne utrudnienia manipulacyjne i opłaty postojowe po 20,— zł dziennie. Do tego dochodzą daremne wielotygodniowe oczekiwania na zezwolenie przywozowe dla oleju, co przy charakterze sezonowym produkcji konserw doprowadza do niemożliwości wywiązania się z zamówień zagranicznych.

Tegoroczny sezon konserw szprotowych przeznaczonych na eksport z powodu tych wszystkich trudności uległ ograniczeniu. W interesie rozwoju tej ważnej dziedziny eksportowej leży, aby te wszystkie trudności w roku następnym się nie powtórzyły.

(Komunikat Portu Rybackiego.)

— **BUDOWA WIELKIEJ WĘDZARNI RYB MORSKICH W JASTARNI.** W sezonie budowlanym rozpocznie się w Jastarni budowa największej wędzarni na wybrzeżu o ilości 60 pieców. Przy wędzarni uruchomiona będzie fabryka konserw. Wędzarnia należeć będzie do znanej na wybrzeżu od szeregu lat firmy „Wędzarnie Pomorskie Dr Kirsch & Żebrowski“ w Jastarni, mającej tam obecnie trzy wędzarnie o 40 piecach, łączna więc ilość po wybudowaniu nowej wędzarni będzie sto pieców. Dotychczas największe wędzarnie na wybrzeżu (w Gdyni) posiadają tylko po 24 pieców.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	6. 4.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	8. 4.
s/s CIESZYN*	13. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	15. 4.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto		
		2) Helsinki, Kotka	s/s EROS	10/12. 4.
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I	18. 4.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	6. 4.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	8. 4.
s/s CIESZYN*	13. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	15. 4.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		ŁOTWA		
s/s URANUS*	6. 4.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	6. 4.
s/s SIRIUS*	14. 4.	co tydzień	s/s SIRIUS	14. 4.
		Ryga		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	12. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	15. 4.
	26. 4.	co 2 tygodnie		29. 4.
		LITWA		
s/s FALKEN	12. 4.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	15. 4.
	26. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*		29. 4.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	12. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	12. 4.
	23. 4.	co 8 dni		23. 4.
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	6. 4.	**Stockholm — Norrköping**		
	18. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	7. 4.
		co 14 dni		21. 4.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	12. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	12. 4.
	23. 4.	co 10 dni		23. 4.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	14. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	14. 4.
	27. 4.	co 2 tygodnie		27. 4.
s/s BLENDA	6. 4.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	8. 4.
	20. 4.	co 2 tygodnie		22. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	6. 4.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	6. 4.
s/s LUDWIG	20. 4.	co tydzień	s/s LUDWIG	20. 4.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s ALWINE RUSS	7. 4.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s ALWINE RUSS	7. 4.
s/s HINRICH	11. 4.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s HINRICH	11. 4.
s/s TCZEW	14. 4.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	14. 4.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s URANUS*	6. 4.
s/s URANUS*	6. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s SIRIUS*	14. 4.	co tydzień	s/s SIRIUS*	14. 4.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	8. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	9. 4.
	15. 4.	co tydzień		16. 4.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 11. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 11. 4.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
s/s AKERSHUS	7. 4.	**Oslo, Moss, Drammen i inne**	s/s AKERSHUS	7. 4.
s/s BASTANT	14. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BASTANT	14. 4.
s/s AKERSHUS	21. 4.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	21. 4.
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	7. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	13. 4.
s/s URSA	21. 4.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	27. 4.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	12. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	9. 4.
s/s LECH*	19. 4.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	16. 4.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	12. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	9. 4.
s/s LUBLIN*	19. 4.	co tydzień	s/s LWÓW*	16. 4.
		Manchester/Liverpool		
s/s BRYNHILD	13. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BRYNHILD	13. 4.
s/s UFFE	20. 4.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	20. 4.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	11. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	11. 4.
s/s MINORCA	18. 4.	co tydzień	s/s MINORCA	18. 4.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR	25. 4.	co miesiąc	s/s STÖR	25. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s IRENE	7. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s IRENE	7. 4.
s/s NEREUS	14. 4.	co tydzień	s/s NEREUS	14. 4.
		Rotterdam		
s/s PUCK	7. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	8. 4.
s/s CHORZÓW	14. 4.	co tydzień	s/s CHORZÓW	15. 4.
s/s FORTUNA	9. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	9. 4.
s/s JUNO	14. 4.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	14. 4.
s/s BUTT	6. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	6. 4.
s/s BUSSARD	16. 4.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	16. 4.
s/s WIBORG	ok. 6/7. 4.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 6/7. 4.
	ok. 20/21. 4.	co 2 tygodnie		ok. 20/21. 4.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	7. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	8. 4.
s/s ŚLĄSK*	14. 4.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	15. 4.
s/s BUTT	6. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	6. 4.
s/s BUSSARD	16. 4.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	16. 4.
		(Rummel & Burton)	s/s MAIA	20. 3.
		co 3 tygodnie	s/s KALEV	8. 4.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	7. 4.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	10. 4.
	21. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		24. 4.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA	18. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LISBOA	18. 4.
s/s MELILLA	2. 5.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	2. 5.
		Valencia — Barcelona		
s/s NIOBE	10. 4.			
s/s BODIL	10. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
s/s NERMA lub subst.	30. 4.	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s CALEDONIA	15. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MANSURIA	8/9. 4.
		co 2 tygodnie	s/s CAPRI	25. 4.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s MAROCCO	5. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAROCCO	6. 4.
s/s CHARKOW	22. 4.	co miesiąc	s/s CHARKOW	22. 4.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
—		*(Rummel & Burton)*	—	
		co 2—4 tygodnie		
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s VIKINGLAND*	5. 4.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s ERLAND*	4/6. 4.
		co 1—2 tygodnie	m/s VASALAND*	16/18. 4.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	10. 4.
		co 3 tygodnie		
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SARMACJA	20. 4.	*(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)*	s/s SARMACJA	22. 4.
		co 5 tygodni		
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANYORK*	11. 4.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANSTATES	6. 4.
s/s SAGAPORACK*	18. 4.	co tydzień	s/s SCANMAIL	13. 4.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	1. 5.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI	6. 5.
		co 2—4 tygodnie	m/s BATORY	18. 5.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s LISBOA	18. 4.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s LISBOA	18. 4.
s/s MELILLA	25. 5.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	2. 5.
m/s PACIFIC	8. 4.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires**		
m/s VALPARAISO	16. 4.		m/s SANTOS	16. 6.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
		co 3 tygodnie		
s/s KASTELHOLM	16. 4.			
s/s ORIENT	26. 4.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s NAVIGATOR	18. 4.
s/s ATLANTA	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s HERAKLES	8. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	ok. 25. 4. ok. 24. 6.	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI s/s PUŁASKI	28. 4. ok. 30. 6.
m/s KLIPPAREN	25. 4.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s STENTOR	25. 4.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s RINDA	12. 5.
s/s TANA m/s RAGNHILDSHOLM m/s TOPEKA	22. 4. 27. 4. 5. 5.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s UDDEHOLM	16. 4.
s/s WEST HARSHAW	16. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST HARSHAW	16. 4.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 kwietnia:

s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wyład. i załadowania, Reinhold.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i załadowania. Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania. Żegluga Polska.

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio norweskich dla wyład. i załadowania. Bergenske.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull. Polbrit.

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu. Polbrit.

s/s ALWINE RUSS lin. z Hamburga dla wyład. i załadowania, Prowe.

8 kwietnia:

m/s PACIFIC lin. z Rio. Santos. Buenos Aires dla wyładowania, PAM.

s/s MANSURIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i załadowania, Reinhold.

s/s ELLAVORE ze złomem i drobnicą, PAM.

s/s DORA AHRENS ze złomem, Rummel & Burton.

s/s SKAGERAK ze złomem, PAM.

s/s POZNAŃ z tomasyną, Rummel & Burton.

s/s SÄRIMNER po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s KASTOR po węgiel, PAM.

9 kwietnia:

s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Wolff

s/s PRAHOVA po węgiel, PAM.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s KJELL BILLNER po węgiel. MEW.

10 kwietnia:

s/s NIOBE lin. z portów hiszpańskich z ładunkiem owoców. PAM.
s/s BODIL lin. dodatkowy z portów hiszpańskich z ładunkiem owoców, PAM.
s/s KORSBORG ze złomem, PAM.
s/s BACKWORTH z pirytami. Rothert & Kilaczycki.
s/s MARIE FERDINAND, Bergenske.
s/s EROS lin. po ładunek do Helsinek. Lenczat.

11 kwietnia:

s/s SCANYORK lin. z Nowego Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s HINRICH lin. z Hamburga dla wyład. i załadowania, Prowe.
s/s LWÓW lin. z Hull via Gdańsk tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s MINORCA lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ESTLAND po węgiel. MEW.
s/s FRIGG z pirytami, Behnke & Sieg.
s/s LYSAKIER po węgiel. MEW.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania. Lenczat.

12 kwietnia:

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Klajpedy dla wyład. i załadowania. Bergenske.
s/s BALTROVER lin. z Londynu z pas. i towarami. tylko dla wyładowania, P. Z. K. P.
s/s FALKEN lin. z Rygi. Liepaji, Klajpedy dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s WILNO z tomasyną, PAM.
s/s TORUŃ po węgiel. PAM.
s/s SKAGERAK ze złomem. Rummel & Burton.

13 kwietnia:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BRYNHILD lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i załadowania. Reinhold.
s/s SKJOELD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i załadowania, Reinhold.
s/s SCANMAIL lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zachodniej Norwegji. Bergenske.

14 kwietnia:

s/s NEREUS lub subst., lin. z Amsterdamu dla wyład i załadowania. Reinhold.
s/s BASTANT lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyładowania i załadowania. Bergenske.
s/s IWAN lin z portów zach. szwedzkich dla wyład. i załadowania, Bergenske.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wyładowania i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s SIRIUS lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i załadowania, Wolff.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyładowania i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Wolff.

15 kwietnia:

s/s CALEDONIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyładowania. Bergenske.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth. dla ładowania. Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i załadowania, Reinhold.
s/s MARION TRABER po węgiel. PAM.
s/s GUNVER po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s SVINT ze złomem. PAM.

16 kwietnia:

s/s SANTOS lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s WEST HARSAW lin. z portów Gulfu dla wyład. i załadowania, PAM.
s/s UDDEHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu. Bergenske.
s/s KASTELHOLM lin. z portów Gulfu. tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s VASALAND lin. lewantyńska. tylko dla ładowania, Polska-Levant.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i załadowania Prowe.
s/s FRIGG po węgiel, PAM.
s/s SOULIOTIS po węgiel, Bergenske.
s/s FELIX HEUMANN po węgiel. PAM.

Rozmieszczenie terenowe hurtowego handlu kolonjalno-owocowego

Według danych samorządu gospodarczego, istnieje w Polsce ogółem 126 hurtowni owoców oraz 182 hurtowni towarów kolonjalno - spożywczych.

Rozlokowanie handlu hurtowego owoców i towarów kolonjalno - spożywczych jest następujące:

W województwach cetralnych istnieje 33 hurtowni owocowych oraz 61 hurtowni kolonjalno-spożywczych, w województwach wschodnich — 17 hurtowni owocowych oraz 27 hurtowni kolonjalno - spożywczych, w województwach południowych istnieje 40 hurtowni owoców i 32 hurtowni towarów kolonjalno - spożywczych, w województwach zachodnich — 36 hurtowni owocowych i 62 hurtowni towarów kolonjalno - spożywczych. W niektórych okręgach hurtownie owoców spoczywają w rękach hurtowni towarów kolonjalno - spożywczych.

Z wyżej przytoczonych cyfr wynika, że najwięcej hurtowni znajduje się na terenie województw zachodnich (98), następnie w województwach centralnych (94), a najmniej na terenie województw wschodnich (44).

Analizując rozlokowanie hurtowni owoców oraz towarów kolonjalno - spożywczych pod kątem widzenia przestrzeni poszczególnych województw oraz gęstości zaludnienia, otrzymamy następujące wyniki:

Województwa	Powierz. km2	ludność w-g stanu w dn. 9 12 1931 w tys.	Ilość hurt. ogółem	1 hurtow. przypada na km2	jedna hurt. przypada na ludność w tys.
central.	137,833	13,390,1	94	1,466,3	142,45
wschod.	124,399	5,548,1	44	2,827,2	126,45
połudn.	72,215	8,504,5	72	1,003,0	118,11
zachod.	47,187	4,498,8	98	481,5	45,90

Z powyższej analizy wynika, że pod względem położenia geograficznego oraz obsługi ludności najlepiej zorganizowany jest handel hurtowy na terenie województw zachodnich. Najgorzej przedstawia się organizacja handlu hurtowego na terenie województw wschodnich, gdzie jedna hurtownia obsługiwać musi przeciętnie przestrzeń 2.827,2 km^2, a ludności 126 tysięcy. Naturalnie w praktyce kwestja obsługi ludności w odnośnych województwach nie przedstawia się tak źle, gdzie cały szereg miast i okolic obsługiwanych jest tam przez handel hurtowy innych województw, np. z Warszawy, Gdyni i Katowic.

Standart życiowy i wymagania ludności zamieszkałej na terenie województw wschodnich są znacznie niższe od standartu życiowego ludności innych grup województw, wobec czego prawdopodobnie niema narazie potrzeby organizowania na terenach odnośnych województw handlu hurtowego w takich rozmiarach, jak w Polsce Zachodniej, względnie w województwach centralnych. Nie znaczy to jednak, abyśmy wycofali się z działalności nad tworzeniem w województwach wschodnich hurtowni kolonjalno - spożywczych oraz owocowych. Jakkolwiek zdajemy sobie jasno sprawę z tego, że powoływanie do życia hurtowni kolonjalno - spożywczych nastąpić może jedynie drogą ewolucji, t. j. przez zwiększenie konsumpcji tych towarów i że zwiększenie konsumpcji nie nastąpi tak szybko, chociażby dlatego, że tereny te zamieszkałe są przez ludność ubogą, to jednak musimy dołożyć wszelkich starań, aby sieć hurtowni kolonjalno-spożywczych została tam więcej rozgałęziona.

Najwięcej hurtowni owocowych i kolonjalno - spożywczych ma swoje siedziby w następujących miastach: Lwów 42, Gdynia 35, Katowice 27, Warszawa 24, Łódz 22 i Poznań 16.

Rola hurtownika polskiego jest nieco inna niż hurtownika w państwach obcych. Hurtownik polski nietylko że jest dystrybutorem towarów pomiędzy kupców detalistów, ale także równocześnie, w większości wypadków importerem towarów zagranicznych.

W państwach obcych sprowadzaniem towarów zagranicznych zajmują się jedynie wielkie firmy importowe oraz centrale firm handlowych, posiadających dobrze zorganizowaną sieć sprzedaży.

Kupiec w państwach obcych rozumie, że egzystencja jego może być zapewniona tylko wtedy, o ile w handlu danych towarów będzie istniał podział pracy. To zrozumienie stworzyło w krajach zagranicznych pewną gradację kupiecką, a mianowicie kupca - importera, kupca - hurtownika i kupca - detalistę. Każda z tych grup spełnia swoją określoną rolę i przy intensywnie prowadzonej propagandzie wpływa na zwiększenie konsumpcji tego czy innego towaru.

W Polsce egzystencja pewnych gałęzi firm jest bardzo chwiejna, a to dlatego, że w danej dziedzinie handlu niema uregulowanych warunków pracy. W interesie dobra ogólnego leży, aby handel nasz ujęty został w pewne normy organizacyjne, gdyż tylko w ten sposób za-

pewni się poszczególnym kategorjom handlu egzystencję, dalej przyczyni się do zwiększenia konsumpcji poszczególnych artykułów oraz uregulowania cen na dane artykuły. Twórzmy więc wielki handel importowy, sprawny handel hurtowy i dobry handel detaliczny.

O ile chodzi o rozmieszczenie grup handlu importowego i handlu hurtowego, to pierwszy dla towarów kolonjalnych i owoców winien być skoncentrowany głównie w portach morskich, szczególnie w Gdyni, drugi zaś rozlokowany stosownie do potrzeb życiowych.

Powstanie komisji ogrodniczej w Sejmie

Po raz pierwszy prawdopodobnie w historji naszego sejmu były dyskutowane na jego forum sprawy ogrodnicze.

Poseł Bronisław Wanke wygłosił obszerny referat o ogrodnictwie, poświęcając w nim wiele miejsca produkcji owoców. Referent wychodząc z założenia, że spożycie owoców w Polsce jest bodajże najmniejsze ze wszystkich państw europejskich, co ma niewątpliwie wielki wpływ na zdrowotność naszego narodu, stwierdza, że produkcja owoców i jarzyn jest niedostateczna i niewystarczająca do pokrycia zapotrzebowania rynku krajowego.

Zdaniem posła Wankego należy dążyć do rozbudowy naszego przemysłu sadowniczego, by w jaknajkrótszym czasie osiągnąć taki stopień rozwoju tej gałęzi produkcji, w którym będzie można rozpocząć pracę w kierunku racjonalizacji hodowli i handlu owocowego.

Poseł Wanke słusznie podkreśla niedostateczne docenianie tej dziedziny produkcji rolnej stanowiącej w wielu państwach jedno z głównych źródeł dochodu szerokiej rzeszy ludności. Polska, która ma wielką ilość gospodarstw karłowatych, w miarę przyrostu ludności rozdrabiających się — musi wykorzystać możliwości rozwoju produkcji ogrodniczej t. zn. powiększyć obszary ziemi pod produkcję ogrodniczą i zwiększyć konsumcję. Powinniśmy, w dalszym ciągu podkreśla poseł Wanke, wyzyskać nasze możliwości eksportowe i ustalić kontyngenty wywozowe.

Wskutek niskiego poziomu produkcji sadowniczej nie jesteśmy w stanie pokryć naszego zapotrzebowania na rynku wewnętrznym, pomimo bardzo słabej konsumcji.

Brak odpowiednich przechowalni i chłodni powoduje, że owoce bezpośrednio po zbiorze są rzucane na rynek, co stwarza poważną obniżkę cen w tym okresie. Zdaniem posła Wankego standaryzowany owoc polski miałby olbrzymie możliwości zbytu zagranicą, zwłaszcza na rynku angielskim, który jest najpoważniejszym konsumentem owoców na świecie.

Ważnem zagadnieniem w Polsce jest zorganizowanie handlu owocowego szczególnie. Nie można jednak zorganizować należytego handlu owocowego bez uruchomienia odpowiednich przechowalni względnie chłodni, które winny powstać w okręgach produkcji i w ważniejszych ośrodkach handlowych.

Z inicjatywy posła Wankego powstała Parlamentarna Komisja Ogrodnicza Posłów i Senatorów, której zadaniem będzie opracowanie szczegółowego planu rozbudowy przemysłu ogrodniczego.

W skład tej komisji wchodzą pp. posłowie Bronisław Wanke, Stanisław Wyganowski i Janusz Mostowski.

Kronika

PIERWSZY TRANSPORT POMARAŃCZ LUZEM W GDYNI.

Dn. 27 marca br. nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz luzem. Ogółem przywieziono około 250 ton pomarańcz. Eksperymentu przywozu pomarańcz luzem dokonała firma „Hispano-Polaco Baltica, Sp. z o. o. w Gdyni".

Luka statku, w której przywieziono pomarańcze, była wyposażona w kondygnacje (urządzone z desek), które napełnione były pomarańczami. Przywiezione pomarańcze złożone zostały w piwnicy magazynu Nr. 8, znajdującego się na terenie Wolnego Obszaru Celnego. Wyładunek pomarańczy z okrętu do piwnicy dokonany był za pomocą specjalnych koszy.

Sprawa przywozu pomarańczy luzem do Polski wałkowana była w łonie zainteresowanych od dłuższego czasu. Pierwszy projekt przywozu pomarańcz luzem wysunięty był przed półtora rokiem. Projekt ten nie uzyskał jednak przychylnej opinji ze strony samorządu gospodarczego (Związku Izb P. H.) dlatego, że nie był dokładnie sprecyzowany. W październiku ub. r. f. Hispano-Polaco-Baltica wznowiła dawniejszy projekt i sprawa była ponownie przedyskutowana przez Związek Izb Przem.-Handlowych. Ponieważ firma w wniosku swoim sprecyzowała dokładnie przeprowadzić się mający eksperyment, Związek Izb ustosunkował się pozytywnie do jej wniosku i Ministerstwo Przemysłu i Handlu zezwoliło firmie na przywóz towaru luzem.

Nie wszystkim zapewnie jest wiadomem, że przywóz pomarańcz luzem praktykowany jest już w innych krajach. Anglja importuje

pomarańcze luzem dla celów przemysłowych, a Czechosłowacja i Austrja dla celów konsumpcyjnych (dla handlu). W Czechosłowacji jest nawet zróżniczkowane cło przywozowe na pomarańcze. Cło na pomarańcze przywożone luzem jest w Czechosłowacji niższe od cła na towar skrzynkowy o około 30%. Tak poważna różnica cła sprawiła, że opłaci się przywozić do portów, np. do Gdyni, pomarańcze hiszpańskie w skrzynkach, rozpakowywać je w porcie gdyńskim i dopiero luzem w wagonach wysyłać je z Gdyni do Czechosłowacji.

Przy przywozie pomarańcz w opakowaniu, duży odsetek kosztów w elementach kalkulacyjnych przypada na opakowanie i robociznę, t. j. na składniki, które przy dobrej organizacji i nastawieniu mogą być wykonane w Polsce. Odsetek ten wynosi około 45% ceny zakupu, to znaczy, że około 45% dewiz wywozimy do Hiszpanji za opakowanie skrzynkowe, papier, gwoździe i robociznę wykonaną zagranicą.

Przy przywozie pomarańcz luzem do Polski i opakowaniu towaru w kraju, daje się zatrudnienie siłom roboczym polskim i używa się materjału opakunkowego, wyprodukowanego w kraju.

Importowane pomarańcze luzem podaane są następującemu procesowi przerobu: pomarańcze są myte, osuszane i sortowane za pomocą specjalnych maszyn, następnie przez dwie lub trzy godziny dodatkowo osuszane w rozłożonych warstwach w piwnicy, a dopiero potem są owijane w bibułki i pakowane do skrzyń. Przy przerobie 250 ton pomarańcz, przywiezionych luzem, znalazło zatrudnienie około 200 osób na czas 2—3 tygodni.

Następny transport pomarańcz luzem nadejdzie do Gdyni w końcu kwietnia lub na początku maja br.

O ile eksperyment przywozu pomarańczy luzem się uda, to zadecyduje to o zmianie systemu importu tego artykułu do Polski.

Sprawę tę omówimy szczegółowo, gdy zostaną zakończone wszystkie prace przy manipulacjach z pomarańczami sprowadzonemi luzem i gdy zakończone zostaną na nie tranzakcje handlowe.

JESZCZE O FABRYCE KONSERW OWOCOWYCH W GDYNI.

W jednym z poprzednich numerów „Biuletynu“ donieśliśmy o projekcie wybudowania na terenie Gdyni wielkiej wytwórni konserw owocowych.

Zainteresowani przemysłowcy napotykają podobno, na trudności w uzyskaniu odpowiedniego miejsca pod budynki fabryczne. Najlepiej nadawałyby się na ten cel tereny strefy wolnocłowej, zwłaszcza przy przerobie surowca importowanego i pracy re- i eksportowej, jednak władze portowe nie chcą zezwolić na budowę — tłumacząc to małą powierzchnią, która pozostała jeszcze do dyspozycji i przeznaczona jest na budowę magazynów.

W obecnej chwili sprawą budowy fabryki konserw zajmują się dwie grupy, z których jedna składa się z elementu mającego praktykę i doświadczenie w tej gałęzi produkcji, a druga rekrutuje się z kupców owocowych.

JABŁKA AMERYKAŃSKIE W GDYNI

Ostatnim rejsem statku „Piłsudski“ nadszedł do Gdyni pierwszy w tym roku transport jabłek amerykańskich. Ogółem przywieziono 2.235 skrzyń, wagi około 54.000 kg.

Transport złożony został do magazynu tranzytowego firmy Linja Gdynia — Ameryka i czeka na uzyskanie przez importerów polskich pozwolenia przywozu ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Towar nadszedł w dobrym stanie. Po zmagazynowaniu był on poddany ekspertyzie jakościowej. Wynik ekspertyzy jest dodatni.

OCZEKIWANE CYTRYNY Z SYRJI

W tych dniach nadejść ma do Gdyni większy transport cytryn syryjskich i to około 20.000 skrzyń. Część towaru przeznaczona jest dla Łotwy. Większość jednak transportu należy do importerów polskich, którzy są już w posiadaniu pozwoleń przywozu na ten towar. Ogółem ma nadejść do Polski 1.500 ton cytryn z Syrji.

PODZIAŁ KONTYNGENTU PRZEWOZOWEGO NA POMARAŃCZE.

Dnia 2 bm. Centralna Komisja Przywozowa dokonała podziału kontyngentu przywozowego na pomarańcze hiszpańskie. Podzielono ogółem 1.000 ton kontyngentu. Z ilości tej otrzymała Gdynia 102 tony, a 898 ton podzielona została pomiędzy pozostałe Izby oraz organizacje, wchodzące w skład Centralnej Komisji Przywozowej.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W ostatniej dekadzie zanotowaliśmy na Gdyńskim Rynku Owocowym szereg wypadków, mogących mieć poważne następstwa dla całego handlu owocami południowemi. Przedewszystkiem podkreślić należy dokonywany obecnie eksperyment z pomarańczami importowanemi luzem. Z przywiezionych 250.000 kg hiszpańskich pomarańcz luzem wyjdzie na rynek ca 200.000 kg. Ilość wprawdzie nie tak wielka, by mogła zadecydować, przynajmniej w krótkim okresie czasu, o poziomie cen, tembardziej, że towar ten opłaca normalne stawki celne, jednak z uwagi na dokonanie procesu przygotowania owocu do handlu na terenie portu gdyńskiego przy użyciu własnej siły roboczej i materjałów pomocniczych, można się spodziewać pewnego wpływu na dalsze kształ-

towanie sytuacji w importowym handlu owocowym.

Nie ulega wątpliwości, że obniżka radykalna ceny pomarańcz jest możliwa tylko przy zniżce cła i kosztów manipulacyjnych. Na towar nadchodzący w opakowaniu władze nie udzielą zniżki cła, chociażby z tego względu. że eksporterzy hiszpańscy nie chcą nabywać u nas materjału na skrzynie, natomiast byłoby usprawiedliwionem, żeby towar nadchodzący luzem do kraju uzyskał preferencję w postaci zniżki celnej, a to już zadecyduje o kształtowaniu się cen w hurcie i detalu.

Zanotowany spadek cen podczas ostatnich przetargów aukcyjnych należy tłumaczyć tem, że w ciągu lutego wskutek małych przydziałów pozwoleń przywozu dawał się odczuwać brak towaru, powodujący zwiększony popyt, co w rezultacie wywarło wpływ na ceny, które znacznie zwyżkowały osiągając najwyższy w sezonie poziom. Obecnie firmy aukcyjne dysponują dostatecznemi przydziałami kontyngentów i starają się je możliwie szybko zrealizować, zamawiając na koniec marca i cały kwiecień większe partje towaru, przeważnie hiszpańskiego, który nadchodzi statkami w kilkudniowych odstępach. Niemały wpływ na spadek cen wywarł również fakt nadejścia do Gdyni w ciągu kilku dni kilku większych ładunków pomarańcz, stan których w wielu wypadkach pozostawiał wiele do życzenia.

Rezultaty dokonanych na poszczególnych przetargach aukcyjnych tranzakcyj przedstawiają się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Dnia 24 marca br. wystawiono do przetargu 1.100 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 743 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 30 grapefruitów.

Pomarańcze hiszpańskie gatunku blood-oval sprzedano wszystkie t. zn. 1.100 skrzyń, uzyskując ceny od zł 1,10 do 1,13 za kg netto. Również sprzedano, wszystkie zaoferowane pomarańcze palestyńskie, przyczem ceny osiągnięto za jeden kg netto od zł 1,15 do zł 1,17.

Nie cieszące się na naszym rynku większem powodzeniem grapefruity sprzedano również po cenie od 18 zł do 23 zł za skrzynię wagi 33 kg netto. W powyższych tranzakcjach osiągnięto limit ew. stawki gwarancyjne.

Na następnej aukcji tejże firmy dnia 31 marca zaoferowano 1.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval, nadesłanych przez firmę Lopez z Valencji, 200 skrzyń pomarańcz palestyńskich firmy Pardess i tejże firmy 409 skrzyń grapefruits. Pomarańcze hiszpańskie cieszyły się największym popytem, aczkolwiek cena tranzakcyjna była o kilka punktów niższa niż na poprzedniej aukcji i obracała się w granicach zł 1.00 do zł 1.07 za kg. Pomarańcz palestyńskich sprzedano tylko 100 skrz. po cenie zł 1,07—1,08, a z zaoferowanych 409 skrzyń grapefruits sprzedano tylko 9 skrz., resztę wycofano.

Gdyńskie Targi Owocowe Sp. Akc.

urządziły w minionej dekadzie trzy aukcje. Podobnie jak i na aukcjach innych firm dał się odczuć poważny spadek cen i niezbyt wielka frekwencja uczestników. Najlepsze stosunkowo ceny osiągnięto na przetargu dnia 25. III., do którego firma zgłosiła ca 1.100 skrz. pomarańcz hiszpańskich blood-oval i 56 skrzyń palestyńskich.

Pomarańcze hiszpańskie osiągnęły ceny: zł 1,09—1,10 za kg.

Pomarańcze palestyńskie płacono natomiast po zł 1,11—1,12 za kg.

W przetargu tym wzięło udział 40 firm z Gdyni i innych miast. Największych zakupów dokonały firmy katowickie i gdyńskie.

Na drugiej z rzędu aukcji w tej dekadzie dnia 30. III. Gdyńskie Targi Owocowe zgłosiły do przetargu 600 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval załadowcy Awin i H. Sacco, obie firmy z Valencji, 200 skrzyń palestyńskich firmy Pardess i tylko 50 skrzyń cytryn hiszpańskich firmy Awin z Valencji.

Zaoferowany towar został całkowicie nabyty, przyczem ceny osiągnięto:

za pomarańcze hiszpańskie zł 1,02 do 1,04 za kg netto, towar oclony;
za kg netto, towar oclony.

za pomarańcze palestyńskie zł 1,09 do 1,11

za cytryny płacono zł 50 za skrzynię.

W dniu 2 kwietnia na aukcji tej firmy dokonano większych obrotów. Tym razem Gdyńskie Targi Owocowe wystawiły do przetargu 1.911 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval i 507 skrzyń cytryn hiszpańskich.

Ceny w dalszym ciągu zniżkowały osiągając dawno nienotowany poziom. Za pomarańcze hiszpańskie płacono od zł 0,93 do zł 1,00 za kg, cytryny nabyto po 47 do 50 zł za skrzynię.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Firma urządziła trzy przetargi w dniach 26 marca, 30 marca i 2 kwietnia. Do aukcji w dniu 26 marca zgłoszono 450 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval w skrzyniach standartowych, stanowiących własność firmy. Z partji tej musiano wycofać 220 skrzyń z powodu braku wizy na świadectwie pochodzenia. Resztę sprzedano, osiągając cenę po zł 1,03 do zł 1,05 za kg. Nabywcami byli kupcy z Gdyni, Lublina, Częstochowy i Katowic.

Ze zgłoszonych 100 skrzyń grapefruits palestyńskich, danych w komis z limitem stosunkowo wysokim, bo aż 30 zł na skrzynkę, musiano wycofać 65 skrzyń, a resztę sprzedano po 30 zł za skrzynię.

Nie znalazły również nabywców cytryny hiszpańskie, których wystawiono 250 skrzyń i musiano wycofać 225 skrzyń, resztę sprzedano po 53 zł za skrzynię. W przetargu brało udział 26 kupców z całego kraju, w tem większość z miast województw wschodnich.

Na następnej aukcji tej firmy, odbytej w dniu 30 marca wystawiono tylko pomarańcze hiszpańskie w dawno już nienotowanej liczbie na gdyńskich aukcjach 2.920 skrzyń. Cała partja, stanowiąca własność aukcjonera, nie miała limitu. Przed trzydziestu kilku kupcami rozpoczęto przetarg. Pierwsza partja, składająca się z 90 skrzyń osiągnęła zł 1,02 za kg. Następne poszły po zł 1,01 i nawet po zł 1,00. Gdy większa ilość zaoferowanego towaru została sprzedana dało się zauważyć znaczne ożywienie i odrazu ceny skoczyły osiągając przy kilku tranzakcjach nawet zł 1,05. Większość tranzakcyj zawarły firmy warszawskie i katowickie.

Na trzeciej aukcji tej firmy w dn. 2 kwietnia wystawiono znowóż wielką partję towaru hiszpańskiego — 2.723 skrzyń, z czego tylko 100 było gatunku blond, a reszta blood-oval.

Z partji tej musiano wycofać 409 skrzyń z tego względu ponieważ nie zdążono na czas wyłożyć próbek. Spóźnienie to zostało spowodowane przez trudności techniczne przy wyładunku towaru ze statku s/s „Broholm", na którym towar nadszedł do Gdyni. Resztę pomarańcz, wystawionych do przetargu 2.413 skrzyń sprzedano, osiągając ceny od 0,88 do 1,01 za kg.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniu 1-go kwietnia br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów gdyńskich.

HERBATA

Sumatra O. k. Simpangraja za kg zł 12,70
Sumatra O. k. Martoba za kg zł 12,75
Ceylon O. k. Orkaden
Ceylon F. F. Endare skrz. ca 30 kg br. za kg zł 14,—
Ceylon F. F. Penylan zł 15.75
Ceylon F F. Rytagalla
Ceylon F. F. Conradinia z kwiatem
Ceylon Conradinia z kwiatem 10 kg skrz. za kg 15,25
10 kg skrz. za kg zł 15,25
Ceylon F. F. Conradinia z kwiatem
5 kg skrz. za kg zł 15.50
Ceylon F. F. Janectina z kwiatem
10 kg skrz. za kg zł 15.75
Ceylon F. F. Janectina z kwiatem
5 kg skrz. za kg zł 16.—
oryginalna mieszanka ang. „Ry" puszki luksusowe a 4 kg nt.
dto a 1 kg nt. zł 19,—
dto za puszkę a 40 gr zł 0.95

KAWA surowa

Victoria 6 — worki a 50 kg za kg zł
Victoria 7 — worki a 50 kg za kg zł 3,80
Santos prima — worki a 50 kg za kg zł 4 50
Tanganyka afryk. niebieska za kg zł 5,50
Maragogype Nicaragua duże niebieskie ziarna za kg zł 6,75

KAKAO

kakao w proszku Hollando po cenie za kg zł 3,50
czekolada w proszku po cenie za kg zł 3,—
kuwertura bloki po 3½ kg po cenie za kg zł 2,80
masło kakaowe holenderskie „Astra" A w belach po 100 kg za kg zł 3,45

OWOCE SUSZONE

koryntki Choice Amalias w. a 25 kg a kg br/nt 1,35
koryntki Choice Amalias skrz. 25 kg 10% tary za kg zł 1.40
sułtanki smyrneńskie jasny wyborowy towar „Nec Plus Ultra" skrz. ca 13 kg 10% tara za 1 kg zł 2.—
sułtanki smyrneńskie „Excelsior Kiup" opak. dto. za 1 kg zł 1.95
sułtanki greckie nr. 4 „Nec Plus Ultra" skrz. ca 14 kg/br — 10% tary za 1 kg zł 2.10
brzoskwinie kalifornijskie Fancy skrz. 12,5 kg za kg zł 6,50
gruszki kalifornijskie za kg zł 7,20
daktyle marokańskie w kartonikach a ca 300 gr kartonik zł 0.95
daktyle marokańskie najlepszej jakości F. R. za skrzynkę 5 kg zł 18,—
daktyle marokańskie najlepszej jakości 10 kg zł 35.—
daktyle marokańskie najlepszej jakości w kartonikach a 300 gr a karton zł 1.10

FIGI

figi na wiankach greckie, worki a 25 kg wianki 650 gr za kg zł 1.20
figi na wiankach greckie, worki a 25 kg wianki 350 gr za kg zł 1,20
figi na wiankach greckie II gat. za 1 kg zł 0,80
figi hiszp. w skrz. ca 11.5 kg br za skrzynkę zł 14.—
figi greckie luksusowe skrz. a 96 paczka a 225 gr za paczkę zł 0.35

ORZECHY

laskowe sycylijskie duże okrągłe worki a 50 kg za 100 kg br/nt zł 340,—
włoskie rumuńskie Medium 28/30 opak. dto zł 180,—
włoskie rumuńskie Fancy 30/32 opak. dto. zł 190,—
włoskie rumuńskie Jumbro opak dto zł 200,—
amerykańskie Para Extra Large worki a 50 kg br/nt a kg zł 4,40
amerykańskie Para Medium worki a 50 kg br/nt a kg zł 3,70

MIGDAŁY

słodkie portugalskie „Prima" 34/36 — worki a 50 kg za 100 kg br/nt
słodkie portugalskie „Selected Imperial 18/20 dto. zł 690,—
słodkie cetańskie „Fogo" 37/38 dto zł 690,—
słodkie cetańskie „Hibla Riesen" najlepsze zł 740.—
słodkie hiszpańskie olbrzymie najlepsze w skrz. 12,5 kg nt za 1 kg zł 7,50
za towar wyważony netto dolicza się 20 groszy na kg.

FIGI SMYRNEŃSKIE najlepszej jakości:

„Locum" 7 kor. skrz. a ca 5.5 kg — 10% tary za 1 kg zł 2.60

RODZYNKI MALAGA:

Sur choix 4 koron skrzynki a 5 kg zł 16,—
Sur choix 4 koron skrzynki a 2½ kg zł 8,50

RODZYNKI MALAGA — zbiór przechowany w Chłodni z 1934 r.

Imperiaux 6 koron za skrzynkę 10 kg netto zł 20,—
Imperiaux 6 koron za skrzynkę 5 kg netto zł 11,—
Imperiaux 6 koron za skrzynkę 2½ kg netto zł 6,—
Royaux 5 koron za skrzynkę 10 kg netto zł 19,—
Royaux 5 koron za skrzynkę 5 kg netto zł 10,—
Royaux 5 koron za skrzynkę 2½ kg netto zł 5,50
Choice 3 koron za skrzynkę 5 kg netto zł 9.—

ŚLIWKI SUSZONE:

bośniackie w workach a 100 kg br/nt 70/ki za 100 kg zł 125.—
bośniackie w workach a 100 kg br/nt 80/ki br/nt zł 120.

bośniackie w workach a 100 kg br/nt 90/ki br/nt zł 115,—
bośniackie w workach a 100 kg br/nt 100/110 br/nt zł 110,—
przy odbiorze 1000 kg i więcej specjalne ceny.
bośniackie w skrz. a 25 kg 70/ki za kg zł 1,40
bośniackie w skrz. a 25 kg 80/ki za kg zł 1,35
bośniackie w skrz. a 25 kg 90/ki za kg zł 1,30
bośniackie w skrz. a 25 kg 100/ki za kg zł 1,25
kalifornijskie „Oregon" worki po 100 kg 35/40 — 100 kg br/nt zł 160,—
kalifornijskie „Oregon" worki po 100 kg 40/50 — 100 kg br/nt zł 155,—
kalifornijskie „Oregon" worki po 100 kg 50/60 kg — 100 kg br/nt zł 150,—
kalifornijskie „Oregon" skrz. a 25 kg 30/40 za kg zł 1,80
kalifornijskie „Oregon" skrz. a 12,5 kg — 30/40 za kg zł 1,85
kalifornijskie „Oregon" skrz. a 25 kg — 40/50 za kg zł 1,70
kalifornijskie „Oregon" skrz. 12,5 kg — 40/50 za kg zł 1,75
kalifornijskie „Oregon" skrz. a 25 kg — 50/60 za kg zł 1,65

ANANASY:

Libby Fancy skrz. a 6 p./3½ kg za puszkę zł 16,—
Libby Fancy skrz. a 24/1 kg za puszkę zł 5,70
Libby Fancy skrz. a 48/3 za puszkę zł
miąższ ananas. Libby skrz. 24/1 kg za puszk. zł 3,50
miąższ ananas. Del Monte 6/3½ kg za puszkę zł 14.—

OWOCE KANDYZOWANE:

cykata wyborowa skrz. po 10 i 12 kg za 1 kg zł 10,—
skórka pomarańcz. skrz. po 5 i 10 kg za 1 kg zł 4,50

KORZENIE:

Pieprz czarny w workach po 50 kg — za 1 kg zł 5,20
Pieprz biały w workach po 50 kg — za 1 kg zł 6,25
Cynamon ceyloński 000 za 1 kg zł 9,50
cynamon łamany ceyloński za 1 kg zł 8,40
cynamon mielony za 1 kg zł 9,—
wanilja Tahiti najlepsza 12/18 cm puszki po 2 kg za 1 kg zł 48,—
wanilja Burbońska ca 14/18 cm po 2 kg za 1 kg zł 54,—

SARDYNKI:

portugalskie „Yvette" 1/10 ilustr. 2/3 ryb. za skrz. 100 p. zł 48.—
portugalskie „Yvette" 1/4 club 25 mm 5 ryb za skrz. 100 p. zł 75.—
portugalskie „Yvette" 1/4 club 30 mm 6 ryb za skrz. 100 p. zł 88,—
portugalskie „Iberia" 1/4 club 30 mm białe za skrz. 100 p. zł 90,—
portugalskie „Iberia" 1/4 club a bande 30 mm za skrz. 100 p. zł 135,—
portugalskie białe puszki 1/4 club 30 mm bez ości za skrz. 100 p. zł 100.—
portugalskie „Ry" 1/4 club 30 mm białe za skrz. 100 p. zł 90,—
portugalskie „Ry" 1/4 30 mm de collage bez ości w czystej oliwie za skrz. 100 p. zł 124,—
francuskie „Rene Beziers" 1/4 22 mm a bande za skrz. 100 p. zł 155,—
francuskie „Rene Beziers" 1/4 25 mm a bande za skrz. 100 p. zł 160,—
francuskie „Rene Beziers" 1/2 40 mm a bande za skrz. 100 p. zł 380,—
francuskie „Rene Beziers" 1/4 30 mm a bande za skrz. 100 p. zł 190,—
francuskie „Etoile de Mers" filety połówki rybek 1/10 za skrz. 100 p. zł 50,—
włoskie „Grado" 1/16 białe puszki 2/3 rybek za skrz. 100 p. zł 48,—
portugalskie „Gold Coin" 1/4 club 30 mm a bande za skrz. 100 p. zł 105,—
portugalskie „Gold Coin" 1/4 us. 30 mm de collage za skrz. 100 p. zł 118,—
portugalskie „Gold Coin" 1/2 40 mm 16/18 ryb za skrz. 100 p. zł 240,—
portugalskie „Gizela" 4/4 ilustrowane 80 mm 30/35 ryb za skrz. 100 p. zł 495,—

SARDELE:

włoskie czyszczone puszki 1 kg skrz. 24/1 kg za puszkę zł 7,—
holenderskie brabanckie stempl. 1933 r. becz. ca. 50 kg a beczkę zł 105,—
holenderskie brabanckie solone w puszkach 5 kg za 1 puszkę zł 16.—

SARDELE WŁOSKIE Z KAPARAMI:

1/8 — 10 krążków skrzynki po 100 puszek za skrzynkę zł 100,—
1/5 — 15 krążków skrzynki po 100 puszek za skrzynkę zł 145,—
1/2 — 60 krążków skrzynki po 100 puszek za skrzynkę zł 480,—

KAPARY:

Juan Olivier po 40/1 kg 0000 — za puszkę 1 kg zł 5,50
Juan Olivier po 10/4 kg 0000 — za puszkę 4 kg zł 21,—
Juan Olivier po 10/4 kg 000 — za puszkę 4 kg zł 20.—
Juan Olivier po 48/1 kg 000 — za puszkę 1 kg zł 5,20
Juan Olivier po 48/½ — 000 za puszkę ½ kg zł 3,—

PASTY RYBNE:

anchovis kartoniki a 12/1 tub za tubę zł 1,15
anchovis kartoniki a 18/3 tub za tubę zł 0 65

OLIWA HISZPAŃSKA MARKI „CARBONELL":

skrzynki po 100 puszek a ½ kg brutto za 2 puszki zł 3,80
skrzynki po 40 puszek a 1 kg brutto za 1 puszkę zł 3,50
skrzynki po 8 puszek a 5 kg brutto za 1 kg brutto zł 3,25
skrzynki po 4 puszki a 10 kg brutto za 1 kg brutto zł 3,10
skrzynki po 2 puszki a 20 kg netto za 1 kg netto zł 3,2(

OLIWA PALESTYŃSKA „SHEMEN":

skrzynki po 2 puszki a 25 kg brutto — za 1 kg brutto zł 3,15
skrzynki po 10 puszek a 10 kg brutto — za 1 kg brutto zł 3,30
skrzynki po 20 puszek a 2½ kg brutto — za 1 kg brutto zł 3,40
skrzynki po 50 puszek a 1 kg brutto — za 1 kg brutto zł 3,70
skrzynki po 100 puszek a ½ kg brutto — za 2 puszki zł 3,90
skrzynki po 200 puszek a ¼ kg brutto — za 4 puszki zł 4,—
skrzynki po 300 puszek a 1/8 kg brutto — za 1 puszkę zł 0,60

OLIWA WŁOSKA „SASSO":

5 puszek a 10 kg a zł 3,30

Kronika zagraniczna

Hiszpański rynek pomarańczowy przeżywa w dalszym ciągu dobrą konjunkturę. Ceny zwyżkowały prawie na wszystkie gatunki, z tem, że uwaga eksporterów jest w obecnej chwili skoncentrowana na pomarańczach „Blood-oval", których jest na rynku dostateczna ilość. Daje się natomiast odczuwać brak gatunku „blond". W ostatnim tygodniu marca największem zainteresowaniem hiszpańskich plantatorów i eksporterów cieszył się rynek angielski z powodu podwyżki cła obowiązującego od pierwszego kwietnia. Mimo stosunkowo wysokich cen

zawarto z angielskimi owocarzami ogromną ilość terminowych kontraktów z dostawą do 1-go kwietna. Tem tylko można uzasadnić rekordową ilość pomarańcz wysłanych w ostatniej dekadzie do Londynu i Hulu. Również rynki innych państw otrzymały we wspomnianym czasokresie stosunkowo wielkie partje hiszpańskich pomarańcz.

Z uwagi na kończący się sezon, który potrwa jeszcze kilka tygodni, należy się spodziewać dalszej zwyżki cen.

Argentyna wśród państw Południowej Ameryki czyni coraz większe postępy w racjonalnej uprawie owoców, rozbudowując intensywnie z roku na rok tereny plantacyj. Specjalny nacisk łożony jest na rozbudowę plantacyj jabłek i gruszek, licząc na możliwość zbytu na rynkach europejskich. W tym sezonie zebrano ca 600.000 skrzyń jabłek i 950.000 skrzyń gruszek z czego ca 75% przeznaczone jest na eksport. Grusze i jabłka argentyńskie pod względem jakości nie ustępują najbardziej renomowanym pochodzenia kalifornijskiego, to też nic dziwnego, że importerzy europejscy chętnie zawierają tranzakcje z argentyńskimi plantatorami, oczywiście w miarę posiadania odpowiednich kontyngentów.

Bułgarski rynek owocowy nastawiony na eksport jabłek i innych owoców zakończył już w tym sezonie wysyłkę do państw zachodniej Europy. W dalszym ciągu dokonywane są jeszcze tranzakcje na marmeladę śliwkową mającą chętnych nabywców zwłaszcza wśród niemieckich importerów. Ceny na marmeladę śliwkową utrzymały się na dobrym poziomie i przy większych partjach płacono po ca 65 zł za 100 kg fob porty bułgarskie. Należy zaznaczyć, że Bułgarja rozbudowała znacznie swój owocowy przemysł przetwórczy, produkujący pierwszorzędne gatunki konserw i marmelad, czego najlepszym dowodem jest coraz większy popyt na te artykuły w Niemczech, Szwajcarji i innych państwach.

Ministerstwo Rolnictwa realizując plan rozbudowy przemysłu owocowego poleciło wszystkim gminom, na terenie których znajdują się większe gospodarstwa owocowe popierać budowę niewielkich fabryk konserw, celem zapewnienia zbytu na dokonywane zbiory owoców i jarzyn oraz podniesienia konsumcji tych artykułów.

Handel owocowy na Łotwie napotyka na wielkie trudności. Wysokie cła i stosunkowo małe przydziały kontyngentów na owoce importowane wpływają w wybitny sposób na wygórowane ceny, czyniąc z owocu artykuł niedostępny dla szerszych warstw ludności. Kilka firm trudniących się importem i handlem owocami sprowadziły pod koniec marca niewielkie ładunki pomarańcz, które nadeszły do Rygi w niezbyt dobrym stanie. Większa część transportu została złożona w magazynach ponieważ wysokie ceny stają na przeszkodzie w szybkim zbycie towaru do sklepów detalicznych. Innych owoców wogóle nie sprowadza się na Łotwę.

W Estonji zostało zorganizowane towarzystwo przemysłu konserwowego, które mając poparcie finansowe rządu przystąpiło do budowy pierwszej wielkiej fabryki konserw owocowych. Fabryka ta zostanie wzniesiona w Revlu, a wyroby jej p. n. **„Esti Konserw“** projektuje się eksportować na rynki państw zachodnich.

Dowóz owoców na rynki europejskie z krajów zamorskich. W ostatniej dekadzie marca nadeszły do portów europejskich i angielskich większe ładunki owoców. W dalszym ciągu na pierwszem miejscu utrzymuje się import z plantacyj Afryki Południowej, następnie ze Stanów Zjednoczonych i Kanady dalej z Hiszpanji i Palestyny, Wysp Kanaryjskich i Egiptu.

Z Afryki Południowej nadeszło do portów angielskich około 320.000 skrzynek winogron, 128.000 skrzyń grusz, ca 60.000 skrzyń jabłek, 90.000 skrzyń śliwek i 6.000 skrzyń ananasów.

Łącznie w tym sezonie Afryka Południowa eksportowała do portów angielskich około 3.200.000 skrzyń różnych owoców, co w porównaniu z rokiem poprzednim stanowi wzrost o przeszło 30%, natomiast w porównaniu z rokiem 1934 około 10%.

Stany Zjednoczone ogółem wysłały w tej dekadzie z portów Pacyfiku i Atlantyku ca 217.000 skrzyń jabłek, natomiast do portów europejskich około 175.000 skrzyń.

Pozatem eksportowano do Europy ca 23.000 skrzyń gruszek 16.000 skrzyń grapefruitów i mniejsze partje innych owoców.

Z Hiszpanji nadeszło do Anglji 246.000 skrzyń pomarańcz, a na rynki europejskie około 233.000 skrzyń, przyczem w porcie Valencia w okresie sprawozdawczym ładowano jeszcze z przeznaczeniem do Anglji około 600.000 skrzyń.

Niespodziewanie małe ilości pomarańcz eksportowała w tym czasie Palestyna. Ogółem w tym sezonie do końca marca wysłano do Anglji 3.790.000 skrzyń pomarańcz i grapefruitów, co w porównaniu z rokiem poprzednim oznacza spadek o prawie 800.000 skrzyń. O wiele lepiej wypadł eksport do portów europejskich dokąd wysłano do końca marca 1.811.000 skrzyń, gdy natomiast w roku poprzednim w tym czasokresie eksportowała Palestyna 1.838.000 skrzyń.

Z Australji nadeszło do portów europejskich w ostatnich dniach marca około 412.000 skrzyń jabłek i 100.000 skrzyń gruszek, oraz mniejsze ilości śliwek.